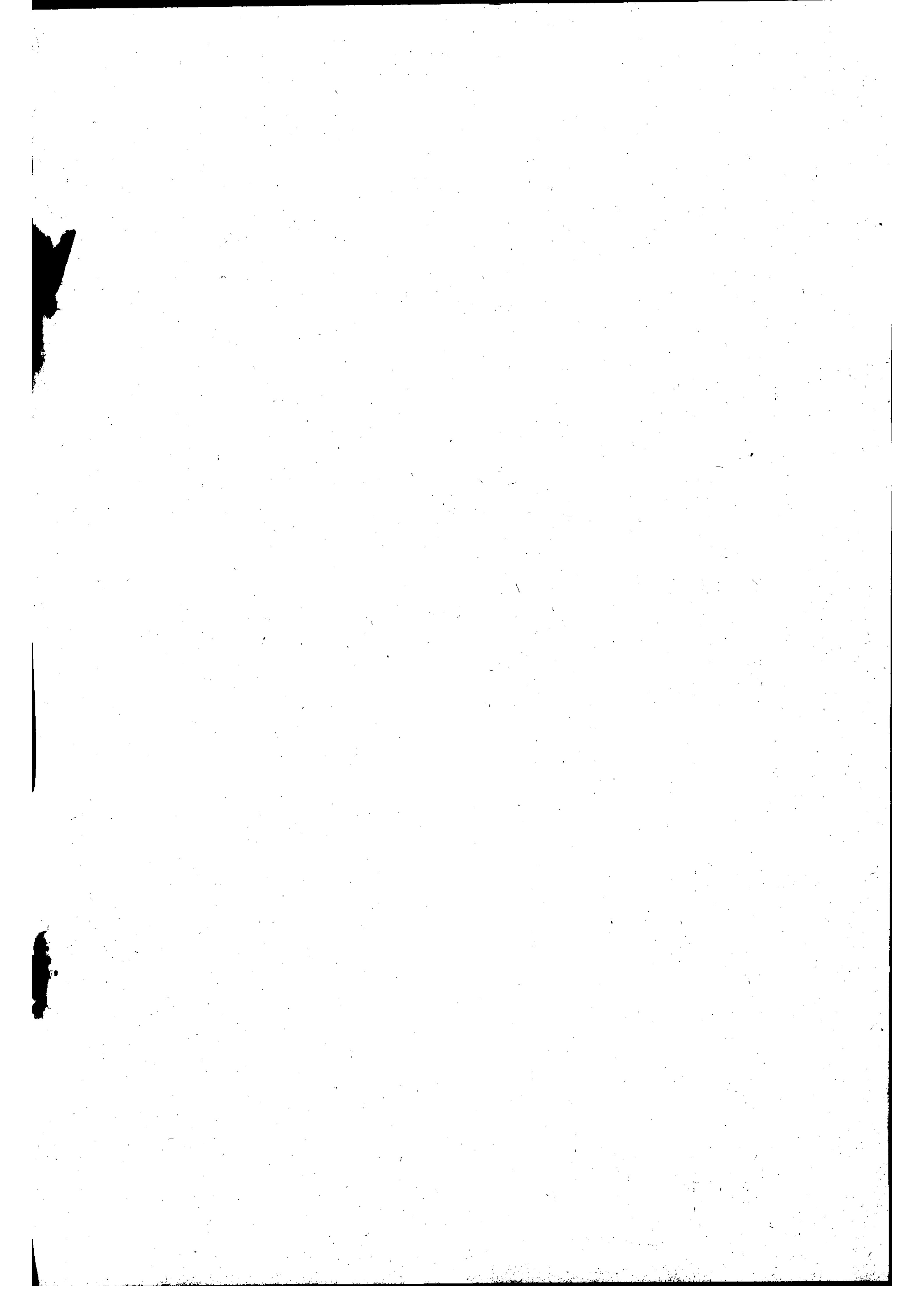
دكتور
حمدي عبد العظيم
كلية الإدارة - كلية الدراسات العليا
الاكاديمية السادات للعلوم الإدارية
والمنتدب للتدريس بكلية التجارة / جامعة الأزهر

الاقتصاد الصناعي
ونقل تجارة مصر

الطبعة الأولى

١٤٠٨ هـ - ١٩٨٧ م



بسم الله الرحمن الرحيم

مقدمة

تعتبر اقتصاديات الصناعة والنقل أحد فروع علم الإقتصاد الحديث الذى لم يكن يحظى بأى اهتمام قبل حدوث الثورة الصناعية فى أوربا. وأصبحت معظم دول العالم المتقدم والنامى تولى إهتماما كبيراً بالصناعة والتنمية بصفة عامة بهدف دعم إقتصادياتها القومية وإمكانية إستبدال الواردات الصناعية مرتفعة التكلفة التى تحصل عليها من دول العالم المتقدمة بصناعات محلية أقل تكلفة، وتوفير النقد الأجنبى، وأكثر ملاءمة لظروف البيئة المحلية.

وهكذا فرضت تلك الظروف الاهتمام بدراسة الجوانب الفنية المشروعات الصناعية وإقتصاديات تشغيلها وإدارتها باعتبارها مشروعات تتميز كثيراً أو تختلف عن المشروعات غير الصناعية أو المشروعات الخدمية.

وفى هذا الكتاب نحاول الاحاطة بأبعاد اقتصاديات الصناعة المختلفة وكذا باقتصاديات النقل لتجارة مصر باعتباره من أهم المشروعات الصناعية التى تعتمد عليها اقتصاديات كافة الصناعات وغيرها من مشروعات المرافق أو البنية الأساسية بوجه عام.

وسوف نتناول بالدراسة تعريف المشروع الصناعى والفرق بينه وبين المشروعات الخدمية ثم نتطرق إلى الحديث عن الفرق بين المشروع الصناعى الخاص والمشروع الصناعى العام وأهداف كل منهما . ونتعرض بعد ذلك لدراسة دالة الإنتاج فى المشروع الصناعى ثم دالة الاستثمار فى المشروع

الصناعى أيضاً ، ونوضح بعد ذلك تقييم المشروع الصناعى . ثم نتعرض بعد ذلك لدراسة السوق أو دالة الطلب على منتجات المشروع الصناعى والعوامل المؤثرة عليها .

ونخصص بحثا مستقلا لدراسة إقتصاديات المشروع الصغير أو الصناعات الصغيرة وكيفية تنميتها أو النهوض بها .

وفى جزء آخر نتناول العوامل المؤثرة على التوطن الصناعى أو إختيار الموقع الجغرافى للمشروع الصناعى وكذلك الأساليب الفنية فى توطن الصناعة . ثم نتناول بعد ذلك دور النقل فى تنمية تجارة مصر الخارجية .

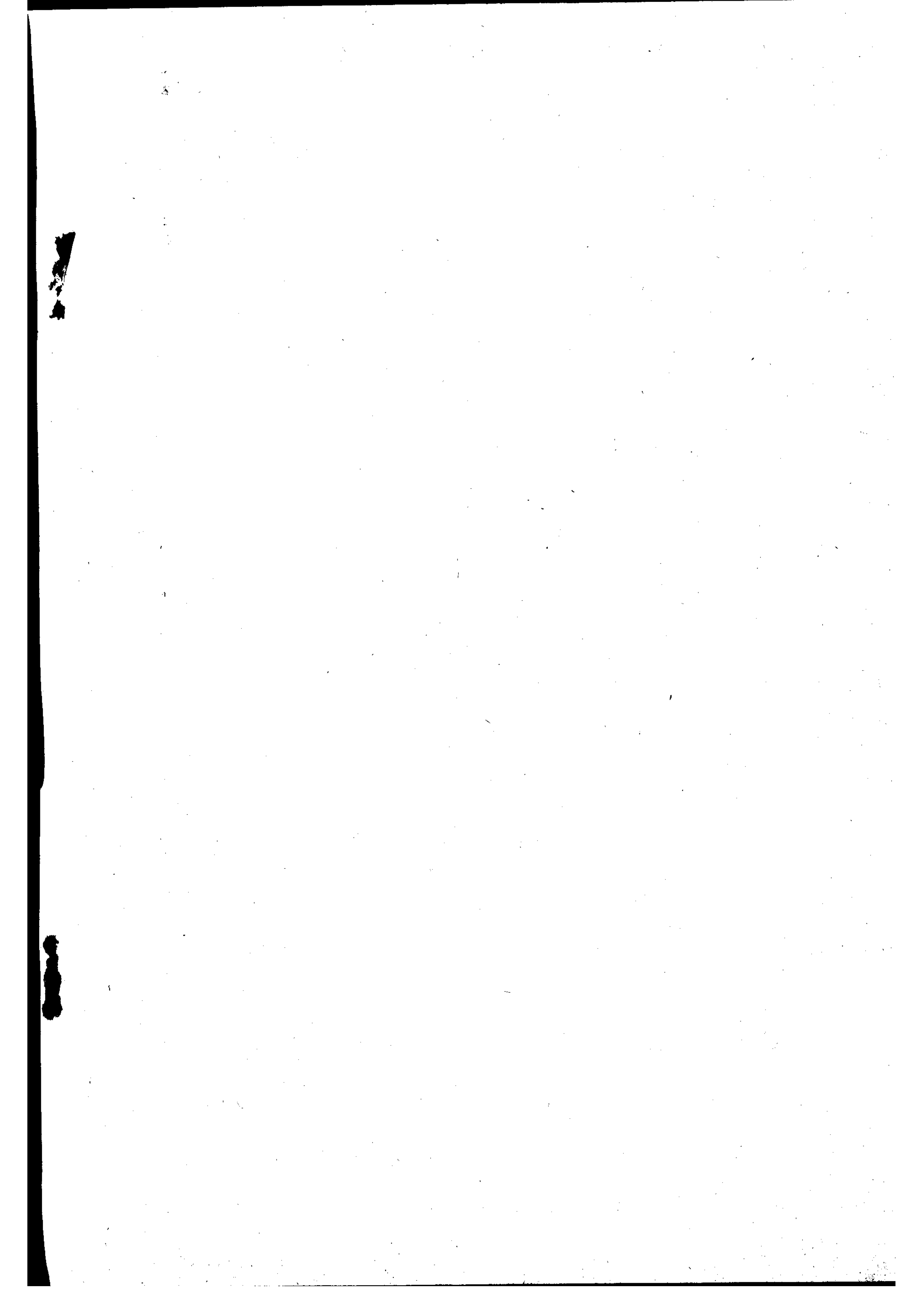
ونأمل أن يحقق هذا الكتاب فائدة للباحثين فى مجال الصناعة والإنتاج ، وعلى الله قصد السبيل .

دكتور / حمدى عبد العظيم

القاهرة ١٩٨٧

الفصل الأول

المشروع الصناعى



تمهيد

نتناول فى هذا المبحث دراسة تعريف أو المقصود بالمشروع الصناعى والفرق بينه وبين المشروع غير الصناعى أو المشروع الخدمى .

ونقوم كذلك بدراسة الفرق بين أهداف المشروع الصناعى الخاص وأهداف المشروع الصناعى العام .

تعريف المشروع الصناعى :

يقصد بالمشروع الصناعى الوحدة الاقتصادية التى تقوم بإنتاج سلعة معينة متجانسة تجانساً مطلقاً سواء كان النشاط الانتاجى زراعياً أو تجاريا أو مالياً أو صناعياً بالمعنى الضيق . وذلك طبقا لتعريف المدرسة الحديثة للصناعة . بيد أنه قد بات من المتفق عليه عند دراسة إقتصاديات المشروع الصناعى الاقتصار على المعنى الضيق للمشروع الصناعى أى المشروع الذى يتولى إستخراج المعادن أو المواد الخام من الأرض كمشروعات التعدين أو إستخراج البترول أو المناجم وكذلك المشروع الذى يقوم بتحويل المواد الخام والمستلزمات الانتاجية أو السلع الوسيطة إلى منتجات نهائية شبه مصنعة أو تامة الصنع .

هذا هو الإطار النظرى لتعريف المشروع الصناعى إلا أن الاطار العملى يشير إلى أن المشروع الصناعى غالباً ما لا يقوم بإنتاج سلع متجانسة بل ينتج

سلع عديدة قد يصل عددها إلى عشرات السلع قد تكون بينها رابطة معينة أو قد لا يكون هناك أية رابطة بين مختلف المنتجات على الاطلاق . مثال ذلك وجود مشروع ينتج المياه الغازية والصابون ، والسجائر مثلا .

وفيما يتعلق بشرط الإستقلال الذى يورده أنصار المدرسة الحدية نجد أن كثيراً من المشروعات الصناعية تخضع لمؤثرات عديدة خارجية تحد من إستقلالها مثل التعرض لتوجيهات بعض الصناعات مثل صناعة السكر التى تنتج أنواعاً من السكر متباينة إلى حد كبير مثل سكر القصب وسكر البنجر ، وغيرها . وهناك صناعة الغزل التى تضم صناعات غزل القطن ، وغزل الحرير وغزل الكتان . . . إلخ .

وقد يحلو للبعض تصنيف الصناعات وفقا لما إذا كانت تحويلية أو إستخراجية . إذ تعرف الصناعة الاستخراجية بأنها الصناعات التى تتولى تحويل المواد الخام والسلع الوسيطة إلى سلع تامة الصنع أو شبه مصنوعة . بينما تعرف الصناعة الإستخراجية بأنها الصناعة التى تقوم على إستخراج المعادن والمواد الخام من باطن الأرض مثل صناعة إستخراج البترول أو الحديد الخام أو المحاجر . . إلخ .

ويحدث فى بعض الأحوال إطلاق اسم نوع المادة الخام المستخدمة بشكل رئيسى فى الصناعة على الصناعة ذاتها مثل إطلاق صناعة الحديد والصلب على مجموعة المشروعات التى تتولى إستخدام خام الحديد وصهره وتحويله إلى منتجات حديدية أو صلب يستخدم فى صناعات أخرى

وفى بعض الأحيان يطلق اسم الصناعة تبعاً لما إذا كانت من السهولة أو الصعوبة نقلها من مكان إلى آخر مثل الصناعات الثقيلة ، والصناعات الخفيفة .

ومن المألوف أيضا إطلاق اسم الصناعة تبعا للطبيعة الغالبة فى إستخدامها أو إستعمالها مثل الصناعات الحربية أو الصناعات الغذائية . . . إلخ .

وفى مصر يقوم دليل التصنيف المصرى للنشاط الإقتصادى على أساس نوع النشاط الرئيسى الذى تزاوله المنشأة حيث يقوم بتصنيف كل من الصناعات الاستخراجية والصناعات التحويلية إلى أنواع فرعية . إذ يقسم الصناعات الاستخراجية إلى صناعات إستخراج الفحم ، واستخراج البترول الخام والغاز الطبيعى ، واستخراج خامات المعادن (الحديدية وغير الحديدية مثل المنجنيز والنحاس والرصاص والألومنيوم ، والزنك . . الخ) وكذلك إستغلال مناجم ومحاجر (مثل إستخراج الأحجار ، والرمل والمركبات الكيماوية والأسمدة الطبيعية ، وملح الطعام) .

أما الصناعات التحويلية فتنقسم إلى :

- الصناعات الغذائية والمشروبات والتبغ

- صناعات الغزل والنسيج والملابس والجلود .

- صناعات الخشب والمنتجات الخشبية .

- صناعة الورق ومنتجاته ، والطباعة والنشر .

- صناعة الكيماويات والمنتجات الكيماوية ومنتجات البترول والفحم والمطاط والبلاستيك .

- صناعة منتجات الخامات التعدينية غير المعدنية (عدا منتجات الفحم والبترول) .

- الصناعات المعدنية الأساسية .

- صناعة المنتجات المعدنية والماكينات والمعدات .

- صناعات تحويلية أخرى (مثل صناعة المجوهرات والآلات الموسيقية والأدوات الخاصة بالألعاب الرياضية ، والرياضة البدنية) .

الفرق بين المشروع الصناعى والمشروع الخدمى :

تعرفنا فيما سبق على تعريف المشروع الصناعى وتصنيف الصناعات المختلفة غير أنه يلاحظ أن هناك نوع من التداخل أو الخلط بين ما يعتبر صناعة وما يعتبر خدمة حيث نجد بعض الكتاب يصرون على إطلاق اسم صناعة على كثير من الخدمات التى تفيد الصناعة أو تكون لها علاقة عضوية بأنشطتها الإقتصادية المختلفة . مثال ذلك إطلاق اسم صناعة على النقل وعلى التخزين وعلى السياحة ، والسينما ... إلخ .

وفى اعتقادنا أن ما يجوز أن نطلق عليه اسم صناعة هو ما حددناه فى الصفحات السابقة وما يتفق مع الواقع العملى . أما الخدمات الإنتاجية ، والخدمات الخاصة بالتوزيع مما يجوز إعتباره إنتاجا طبقاً المفهوم الحديث للانتاج الذى يشتمل على كل نشاط يؤدى إلى منفعة أو إضافة منفعة وهو ما استتبع بالضرورة إعتبار كافة الخدمات نوعا من الإنتاج . ولذلك فإذا جاز لنا القول بأن كل صناعة إنما هى إنتاج فلا يجوز القول بأن كل إنتاج صناعة وبذلك يقتصر إطلاق اسم صناعة على ما هو ملموس مادى من المنتجات الاستخراجية أو التحويلية وغيرها .

وبصفة عامة يمكن تحديد بعض الأسس التى يمكن أن نفرق على أساسها بين المشروع الصناعى والمشروع الخدمى وهى :

(أ) نوع النشاط :

حيث يكون نشاط المشروع الصناعى كما سبق القول متعلقا بانتاج سلع مادية ملموسة باستخدام مواد خام أو سلع وسيطة أو إستخدام عدة عناصر إنتاج بنسب معينة لانتاج منتجات نهائية أو شبه مصنعة . أما المشروع الخدمى فعادة ما يؤدى أنشطة غير مادية أو غير منظورة مثل خدمات التعليم والتراخيص المختلفة ، والأعمال الإدارية فى مجالات البنوك وشركات التأمين والسجل المدنى والجوازات والشرطة . . . إلخ .

(ب) الهدف المادى أو الأرباح :

عادة ما تهدف المشروعات الإنتاجية الصناعية إلى تحقيق أرباح هامة تشجع أصحاب رؤس الأموال على الاستمرار فى مزاولة النشاط أو التوسع الإنتاجى فى المستقبل باعتبار أن الأنشطة الصناعية عادة ما تستغرق وقتاً طويلا بالمقارنة بالأنشطة الأخرى حتى يمكن الانتهاء من صناعة المنتج النهائى ، وهو ما يتطلب الحصول على عائد مجزى خاصة مع إتجاه الأسعار إلى الإرتفاع فى نهاية فترة الانتاج عنها فى بداية الفترة وهو ما ينطوى على إنخفاض الدخل الحقيقى ، أما المشروعات الخدمية فانها عادة ما لا تهتم بالربح كهدف بقدر إهتمامها بحسن أداء الخدمة ورضى العملاء عنها . مثال ذلك خدمات البريد والتلغراف والتعليم . . . إلخ .

(ج) التوطن :

إذ عادة ما تميل المشروعات الصناعية إلى إقامة مواقعها بالقرب من مصادر توفير المادة الخام مثل مصانع السكر قرب مزارع القصب ومصانع

الحديد والصلب التى تقام بالقرب من المناجم والمحاجر وهكذا . أما المشروعات الخدمية فان الاتجاه العام يشير إلى تفضيلها أن يكون تمركزها بالقرب من التجمعات السكانية فى المدن الكبرى أو عواصم المدن والمحافظات .

(د) الأسعار والتسعيرة :

تقوم المشروعات الصناعية عادة بتحديد أسعار بيع منتجاتها فى ضوء الاعتبارات الإقتصادية التى تتلاءم مع نوع السوق سواء كان منافسة كاملة أم إحتكار وذلك بهدف تحقيق أفضل أرباح ممكنة يتوازن عندها المنتج .

أما المشروعات الخدمية فعادة ما تقوم بتقاضى رسوم زهيدة مقابل ما تقدمه من خدمات المواطنين ، وقد تلجأ إلى أداء الخدمة بدرجات جودة متفاوتة مع تقاضى رسوم متفاوتة تبعا للتمييز فى درجة الأداء وهو ما يعرف بأسلوب التمييز السعرى ، وبذلك فانها تضمن على الأقل عدم تحقيق خسائر طالما أنها تستطيع أن تعوض إنخفاض العوائد من الخدمات المقدمة إلى العملاء محدودى الدخل مما تحصل عليه من عوائد مرتفعة نسبيا من العملاء الأكثر غنى أو يساراً .

(هـ) عناصر الإنتاج المستخدمة :

فى الواقع العملى نلاحظ أن المشروعات الخدمية عادة ما تعتمد بشكل رئيسى على إستخدام عنصر العمل لأداء أنشطتها المختلفة وقد تستخدم بعض عناصر الإنتاج الأخرى ولكن بنسب أو أوزان نسبية ضئيلة .

أما المشروعات الصناعية فعادة ما تعتمد بشكل كبير على إستخدام عنصر

رأس المال العينى أو النقدى وذلك مع الاتجاه المضطرد إلى إستخدام التكنولوجيا الحديثة وما يترتب عليها من إحلال الآلات محل العمال ، وبذلك يقل طلب المشروعات الصناعية على بقية عناصر الإنتاج بالنظر إلى طلبها المتزايد على عنصر رأس المال .

(و) العمر الإفتراضى :

عادة ما يكون العمر الإفتراضى للمشروعات الصناعيه أقل كثيراً من العمر الإفتراضى للمشروعات الخدمية . إذ أن إستخدام الآلات والماكينات والمعدات والتجهيزات فى عمليات الإنتاج يترتب عليه هلاك تلك الآلات والمعدات بعد فترة إستغلال معينة تتوقف على درجة الاستغلال ونوع النشاط ونوع الماكينات . . إلخ وبذلك فان إستمرار تشغيل أصول المشروعات الصناعية يؤدى إلى قصر عمر المشروعات نسبيا بالمقارنة بالمشروعات الخدمية التى تعتمد بشكل ضئيل على إستخدام تلك الآلات والمعدات واستخدام عنصر العمل بشكل رئيسى وهو ما يجعل عمرها الافتراضى أكثر من نظيره فى المشروعات الصناعية .

(م) المخاطرة :

تعتبر المخاطرة من العناصر التى يعمل لها ألف حساب فى المشروعات الصناعية نظراً لما يمكن أن يترتب على أنشطة هذه المشروعات من خسائر أو أرباح محتملة ومن ثم فان عدم التأكد فى المشروعات الصناعية يعتبر أكبر منه فى المشروعات الخدمية التى تقل درجة المخاطرة فيها حيث أنها تقوم منذ إنشائها على مبدأ تأدية الخدمة مقابل رسوم قليلة تغطى التكلفة وربح ضئيل . فضلا

عما سبق ذكره من إنخفاض الأهمية النسبية لعنصر رأس المال وما يتعلق به من ظروف المخاطرة فى المشروعات الخدمية .

(ن) التصميم الهندسى والإنشاءات :

إذ تتطلب المشروعات الصناعية تصميمات هندسية وإنشاءات ذات تخطيط معين يتناسب مع ظروف الإنتاج والمناولة والتوزيع ، والنقل . . . إلخ . وبذلك نجد أن تلك المشروعات عادة ما تخطط المبنى بحيث يحتوى على طرق دخول وخروج أو منافذ لدخول المواد الخام والسلع الوسيطة وأخرى لخروج المنتجات التامة الصنع . وقد يزود المبنى بخطوط سكك حديدية لدخول وخروج المواد الخام والبضائع ، وذلك فضلا عن وجود تصميمات خاصة لعناصر الإنتاج ذات مواصفات هندسية وجيولوجية خاصة بالتربة ودرجة تحملها لضغوط وثقل الآلات والمعدات .

وبالطبع فان المشروعات الخدمية لا تبالى بكافة تلك التجهيزات أو التصميمات الهندسية لعدم وجود آلات ومعدات أو عناصر إنتاج أو مخازن ... إلخ . وإن كان تصميم مبنى المشروع الخدمى يتطلب إنشاء بعض الشبابيك والممرات للمواطنين تسهل دخول وخروج المواطن بعد الحصول على الخدمة المطلوبة .

المشروع الصناعى الخاص والمشروع الصناعى العام :

١ — المشروع الصناعى الخاص :

يقصد بالمشروع الخاص ذلك المشروع الذى تكون ملكيته فردية أو تتخذ شكل شركة مكونة من عدة أشخاص أو شركات تضامن أوشركات توصية

بسيطة أو شركة محاصة وقد يتخذ المشروع الفردى شكل أموال مثل الشركات المساهمة التى تطرح أسهمها للاكتتاب العام .

وعادة ما تهدف المشروعات الصناعية الفردية إلى تحقيق أقصى ربح ممكن . ذلك أن المشروع الفردى هو عماد النظام الرأسمالى القائم على مزاولة النشاط الإقتصادى الذى يروقه ، وقد يترتب على زيادة حجم المشروع الفردى ودوره الإقتصادى حدوث إحتكارات تؤثر على الحياة الإقتصادية والسياسية بشكل قد يتنافى أو يتعارض مع الاعتبارات القومية .

٢ ـ المشروع الصناعى العام :

وهو المشروع الذى تملكه الدولة وتديره الحكومة أو إحدى الهيئات العامة ، ويهدف المشروع العام بصفة عامة إلى تحقيق مصلحة عامة وإن ترتب على ذلك تحقيق خسائر ، وقد ارتبط وجود المشروع العام بالاتجاه الحديث نحو تدخل الدولة فى النشاط الإقتصادى بهدف الحد من المساوىء المترتبة على زيادة دور القطاع الخاص وسيطرته على الإقتصاد القومى ورغبة الدولة فى تحقيق أهداف إجتماعية أو أمنية أو سياسية . . . إلخ .

وقد يتخذ المشروع العام شكل المشروع المباشر الذى تملكه الدولة وتنفرد بإدارته وتتحمل مخاطر تشغيله ، وبذلك فان هذا المشروع لا يكون له إستقلال قانونى عن الدولة بل تكون موازنته جزء من الموازنة العامة للدولة أو ملحقة بالموازنة العامة ، وذلك مثل مشروعات المرافق العامة كالسكك الحديدية والبريد والتليفونات والكهرباء . . . إلخ .

وهناك بعض المشروعات الصناعية العامة المستقلة أى التى تملكها الدولة ولكنها ذات وجود قانونى مستقل أى أنها ذات إستقلال مالى وإدارى عن

الدولة أى ذات شخصية معنوية مستقلة ولها إدارة مستقلة عن الإدارة الحكومية تتكون من مجلس إدارة لا يكون للحكومة الحق فى عزله أو التدخل فى قراراته . كما تكون تلك المشروعات مستقلة مالياً عن الموازنة العامة للدولة وإن كانت تستطيع الحصول على المعونة المالية من الموازنة العامة وتلتزم كذلك بتسليم فائض أرباحها إلى خزانة الدولة بعد إجراء التوزيعات التى يحددها القانون .

وهناك بعض المشروعات العامة المختلطة أو شبه العامة ، وهى شركات يشترك فى ملكيتها كل من الأفراد والحكومة وقد تأخذ شكل شركة إمتياز يعطى للفرد أو الشركة حق إستغلال مرفق أو منشأة عامة لفترة معينة وذلك تحت إشراف الدولة ورقابتها وقد تتعهد الدولة بتوفير حد أدنى من الأرباح للحاصل على الإمتياز أو تقدم له بعض الخدمات أو تؤمنه من المخاطر .

ومن المشروعات العامة المختلطة مشروع المشاطرة وهو المشروع الذى تملكه الدولة وتعهد بإدارته إلى شخص مقابل أجر أو جزء من الأرباح . وفى هذه الحالة تتحمل الدولة بمفردها المخاطرة ، ويتميز هذا النوع من المشروعات العامة بتوفير حافز فردى لمن يديره والتغلب على عيوب السلبية وفقدان الحافز فى المشروعات العامة المملوكة والمدارة بالكامل بواسطة الدولة . إلا أنه يعاب على هذا النوع من المشروعات أن سعى الفرد إلى تحقيق مصلحته المادية قد يؤدى إلى الاضرار بالمصلحة القومية خاصة وأن الدولة لا تتدخل فى الإدارة فى هذه الحالة .

أسباب إنشاء المشروعات العامة وأهدافها :

يمكن حصر أهم الأسباب التى تدفع الدولة إلى إنشاء المشروعات العامة الصناعية فيما يلى :

١ — عدم قدرة القطاع الخاص على إنشاء وإدارة صناعة قد تكون هامة للمواطنين أو للاقتصاد القومى بصفة عامة . وعدم القدرة هنا قد يكون متعلقاً بالقدرة المالية أى عدم توافر رؤوس الأموال اللازمة لإنشاء المشروع أو عدم القدرة الفنية على إدارة المشروع لعدم وجود عمالة فنية قادرة على إستيعاب التكنولوجية الحديثة . وفى كافة هذه الحالات تضطر الدولة إلى إنشاء وإدارة المشروعات بما لديها من إمكانيات مالية كبيرة وإمكانيات فنية أو عمالة ماهرة أو متخصصة قادرة على استيعاب التكنولوجية الحديثة .

٢ — تحقيق أهداف اجتماعية :

حيث نجد أن السلطات الحكومة عادة ما ترغب فى تحقيق أهداف إجتماعية من خلال تقديم سلع هامة بأسعار منخفضة لمحدودى الدخل . كما تستوعب أعداد كبيرة من العمالة فى المشروعات العامة وبذلك تقضى على مشكلة البطالة .

٣ — تحقيق أهداف أمنية أو إستراتيجية :

وذلك فيما يتعلق بإنشاء وإدارة الحكومية لمصانع الأسلحة أو الصناعة الحربية المختلفة وكذلك الطائرات والمطارات والموانى . . . إلخ .

٤ - منع الإستغلال :

إذ ترى الدولة أن تدخلها فى الشئون الإقتصادية يتطلب منها التأثير على قدرة القطاع الخاص على الإستغلال . وبذلك فإن إنشاء الحكومة وإدارتها لبعض المصانع أو المشروعات الصناعية ومنافستها للمشروعات الخاصة العاملة فى نفس النشاط يؤدى إلى منع وجود إحتكارات وكذلك منع الإستغلال

الذى يمكن أن يتمثل فى بيع القطاع الخاص لمنتجاته بأسعار مرتفعة بهدف الربح . ولذلك فإن تحديد المشروعات العامة الصناعية لأسعار منخفضة لبيع منتجاتها يرغم مشروعات القطاع الخاص على تحديد أسعار تتناسب مع الأسعار التى تحددها المشروعات العامة لنفس المنتجات وبذلك يمتنع حدوث إستغلال أو إثراء على حساب مجموع الشعب .

٥ - مشروعات البنية الأساسية: تتطلب إستثمارات كبيرة كما أنها لا تعطى عائد مادى كبير فى الأجل القصير . ولذلك فإن السلطات الحكومية عادة ما تقوم بإنشاء وإدارة تلك المرافق أو المشروعات لأهميتها الإقتصادية والإستراتيجية لكافة الصناعات والأنشطة رغم إنخفاض أرباحها أو عدم تحقيق أرباح من إدارتها فى الأجل القصير .

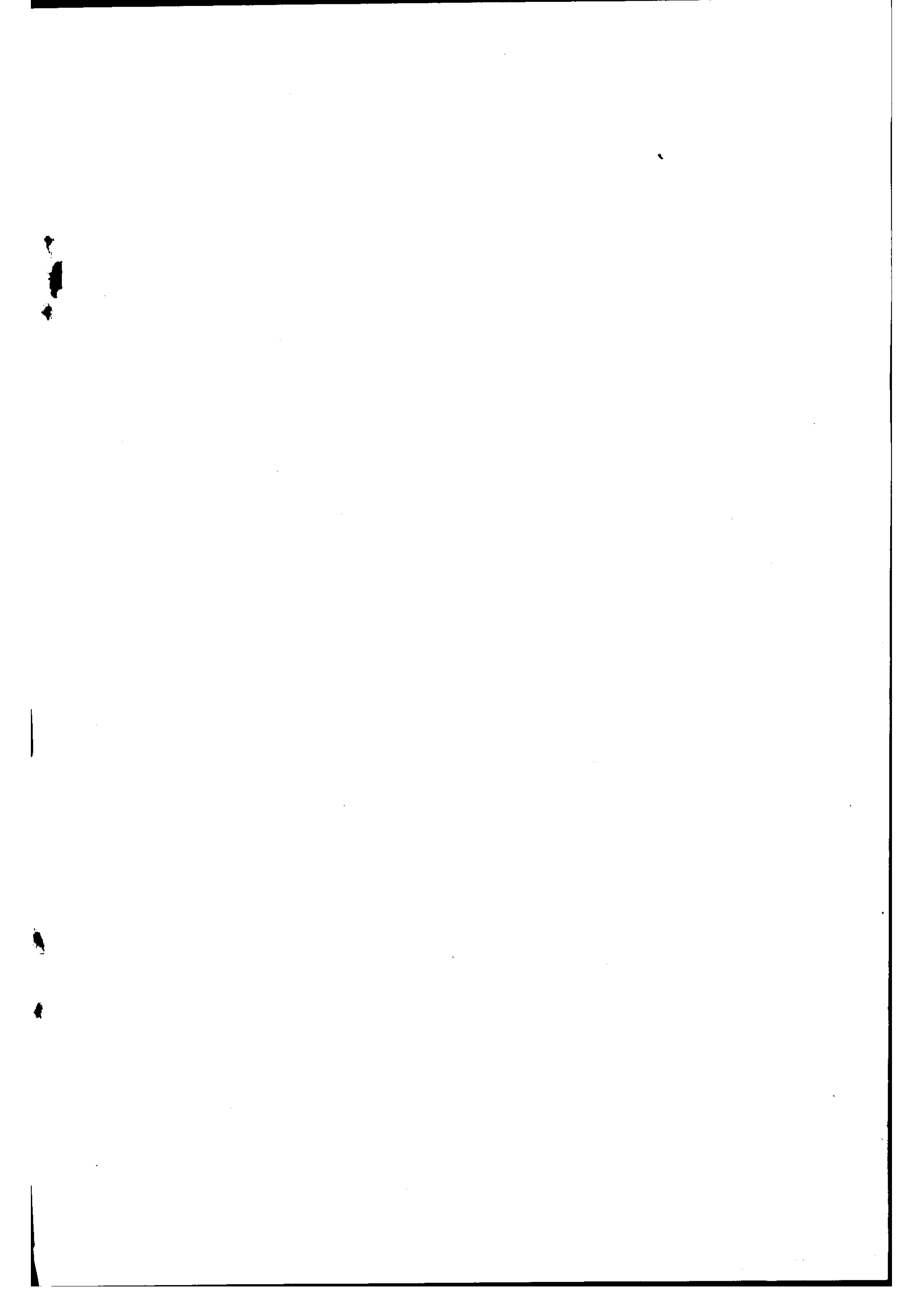
٦ - تحقيق أهداف إقتصاديه : وذلك مثل الرغبة فى تحقيق سيطرة الدولة على قطاعات النشاط الإقتصادى بصفة عامة . وفى هذه الحالات تتجه الدولة إلى تأميم المنشآت الصناعية وإدارتها خاصة فى حالة اتجاه الدوله إلى الأخذ بمبدأ التخطيط الإقتصادى أو توجيه الإقتصاد القومى بصفة عامة .

٧ - أسباب وأهداف عقائدية :

هناك بعض الحكومات التى تأثرت كثيراً بنجاح الثورة الروسية عام ١٩١٧ فاتجهت إلى تطبيق المبادىء الشيوعية والإشتراكية . ولذلك كان لزاماً عليها إنشاء وإدارة المشروعات الصناعية وتأميم كافة الصناعات القائمة وهو ما ينطوى على القضاء على دور القطاع الخاص بشكل كبير باعتباره عماد النظام الرأسمالى الذى تمقته العقيدة الشيوعية والإشتراكية .

الفصل الثاني

دالة الإنتاج في المشروعات الصناعية



تمهيد

يقصد بدالة الإنتاج فى المشروعات الصناعية علاقة العوامل المؤثرة على حجم الإنتاج وعلى قرارات المنتج وتوازنه بحجم الانتاج النهائى فى تلك المشروعات . كما يقصد بها أيضاً العلاقة بين المدخلات من مختلف الإنتاج والمخرجات أو المنتجات النهائية . وهى علاقة فنية بحتة تحدد النسب المختلفة للكميات المستخدمة من مختلف عناصر الإنتاج (عدد الوحدات اللازمة من عنصر رأس المال مثلا لتتضافر أو تنضم إلى عدد معين من العمال لإنتاج عدد أو حجم معين من سلعة نهائية أو شبه نهائية) .

وتعتبر النسب التى يقرر المنتج إستخدامها من عناصر الإنتاج مرنة يمكن تغييرها من فترة لأخرى وفقاً لاعتبارات معينة إذ من الممكن مثلا إحلال الآلات محل العمال أو العكس . وتتطلب دراسة دالة الإنتاج التعرض لدراسة منحنيات أو علاقات تساوى الإنتاج أو منحنيات التردد الانتاجية التى توضح العلاقة بين المدخلات أو المواد الخام والسلع الوسيطة والمخرجات أو المنتج النهائى تام الصنع أو شبه المصنع مع المقارنة بين الإنتاجية والمدخل المستخدم من كل عنصر من عناصر الإنتاج . كما نتناول دراسة العلاقة بين الأسعار والانتاجية وكذلك منحنيات تساوى التكاليف المتماثلة .

أولا : منحنيات تساوى الإنتاج :

تمثل منحنيات تساوى الانتاج علاقة فنية بين أحد عوامل الانتاج (رأس المال مثلا) وعنصر إنتاج آخر (مثل العمالة) .

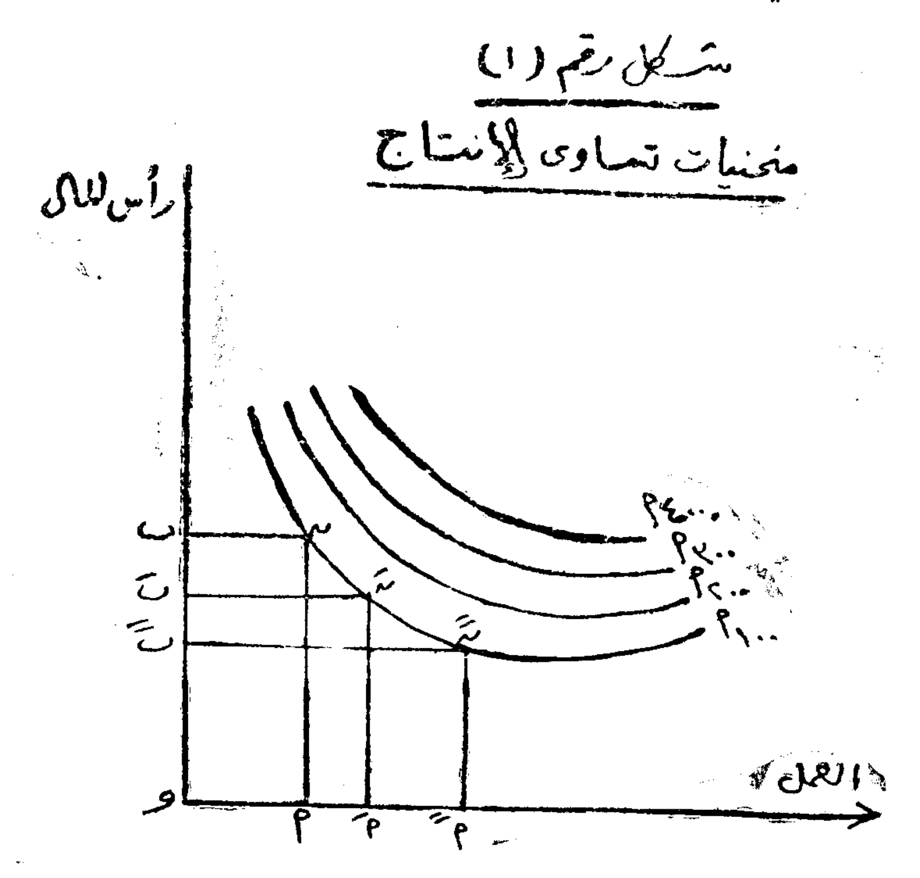
ويمكن وصف منحنيات تساوى الإنتاج بأنها تلك الخطوط المكونة من مجموعة من النقاط كل نقطة منها تعبر عن حجم إنتاج يتساوى مع حجم الإنتاج عند أية نقطة أخرى واقعة على نفس المنحنى وإن اختلفت النسب المستخدمة من كافة العناصر . ويلاحظ أنه فى حالة قيام المنتج بإحلال عنصر محل عنصر آخر فإن حجم الإنتاج لا يتأثر . وتعتبر عملية تحديد أو إحلال النسب المستخدمة من تلك العناصر محل بعضها البعض من اختصاص مهندسى الإنتاج الفنى داخل المشروع الصناعى وليس الاقتصادى أو التجارى دخل أو صلة مباشرة بهذا الموضوع .

ويطلق على المعدل الذى يتم على أساسه عملية إحلال النسب المستخدمة من مختلف عناصر الإنتاج محل بعضها البعض معدل الإحلال الفنى .

وينطبق على منحنيات تساوى الإنتاج قانون تناقص الغلة ولذلك فهى تنحدر من اليسار إلى اليمين ثم ترتفع بعد ذلك إلى أعلى ، ويوضح الشكل البيانى التالى تلك المنحنيات .

شكل رقم (١)

منحنيات تساوى الإنتاج



يوضح الشكل رقم (١) ما يلى :

١ - منحنيات تساوى الإنتاج تنحدر من اليسار إلى اليمين ثم لأعلى نظراً لخضوعها لقانون تناقص الغلة كما سبق القول .

٢ - يمثل المنحنى الأول ١٠٠ أ حجم إنتاج قدره مائة وحدة .

٣ - النقطة ن الواقعة على المنحنى ١٠٠ أ عندها يستطيع المنتج إنتاج مائة وحدة باستخدام (و ب) من رأس المال مع (و أ) من العمل .

٤ - إذا انتقل المنتج إلى النقطة نَ فإنه يستطيع إنتاج المائة وحدة ذاتها ولكن عن طريق استخدام النسب (و بَ) من رأس المال مع (و اَ) من عنصر العمل . أى أنه قام باحلال العمل محل رأس المال بنسب معينة حيث انخفض القدر المستخدم من رأس المال بالمقدار (ب بَ) بينما زاد مقدار المستخدم من العمل بمقدار الجزء (ا اَ) .

٥ - عند النقطة نً يستطيع المنتج أيضا إنتاج نفس الحجم من الانتاج وهو المائة وحدة ولكن باستخدام القدر (و بً) فقط من عنصر رأس المال ، مع إستخدام القدر (و اً) من عنصر العمل أى أن المنتج قام بمزيد من الاحلال لعنصر العمل محل رأس المال المستخدم لإنتاج نفس الحجم من الانتاج .

٦ - عندما يزيد حجم الإنتاج كله فان المنحنى ينتقل بالكامل إلى اليمين وإلى أعلى ، وتصبح هناك منحنيات تساوى إنتاج جديدة مثل ٢٠٠ أ ، ٣٠٠ أ ، ٤٠٠ أ ، الموضحة على الرسم .

٧ ـ معدل الاحلال الفنى = $\frac{\text{ا ا َ}}{\text{ب ب َ}}$ = $\frac{\text{ا َ ا ً}}{\text{ب َ ب ً}}$ أو = $\frac{\text{و ا}}{\text{و ب}}$

ويمكن أيضاً رسم مماس لمنحنى تساوى الانتاج عند كل من النقط ن، نَ ، نً ، وبحساب ميل المماس عند كل نقطة تستطيع حساب معدل الاحلال الفنى .

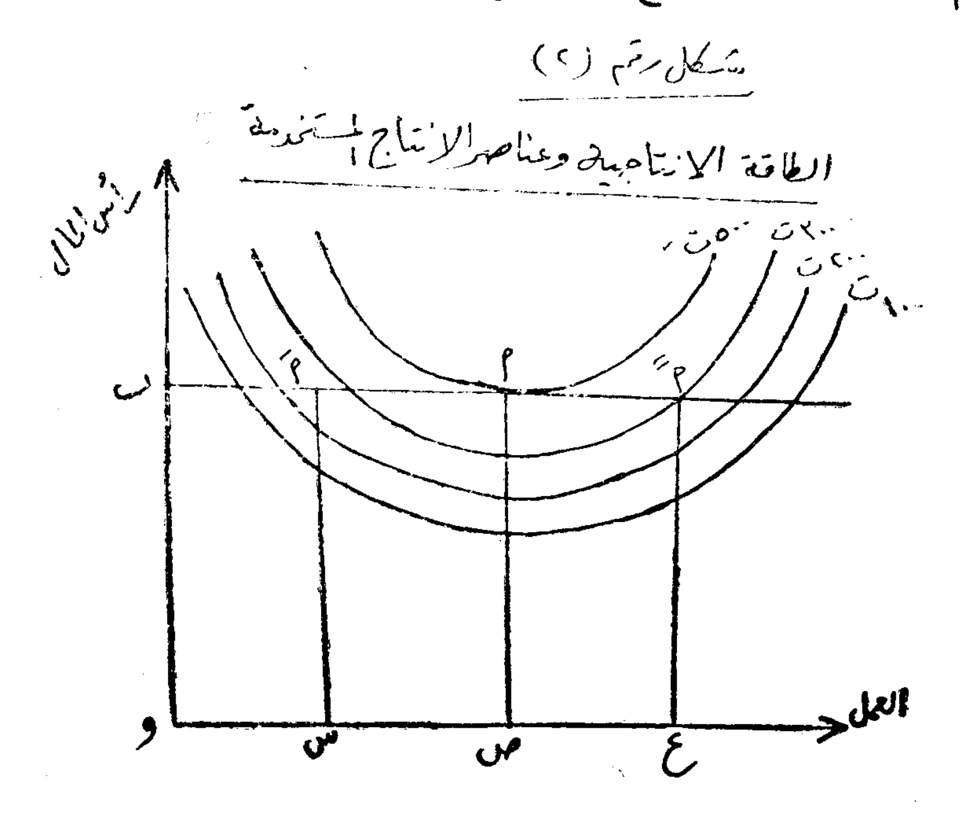
العلاقة بين الاحلال الفنى والطاقة الإنتاجية :

تعتبر الآلات مثلا من عوامل الانتاج الثابتة وكل آلة لها طاقة معينة من الانتاج يلزم لتحقيقها إستخدام عدد معين من العمال وقدر معين من رأس المال بصوره المختلفة . وفى حالة عدم إستخدام القدر المناسب من عناصر الإنتاج يكون هناك طاقه عاطلة غير مستغلة . كما أن استخدام عدد أو قدر أكبر من اللازم من تلك العناصر يؤدى إلى نقص الانتاجية الحدية لهؤلاء العمال أو تلك الآلات .

ولتعرف على القدر الواجب استخدامه من مختلف عناصر الإنتاج عند حجم معين من الطاقة نوضح ذلك كما يلى :

شكل رقم (٢)

الطاقة الانتاجية وعناصر الانتاج المستخدمة



من شكل رقم (٢) يتضح ما يلى :

(ا) بفرض أن هناك منتج معين يريد الوصول إلى الطاقة القصوى للانتاج وقدرها ٥٠٠ وحدة كما فى الشكل فانه لا بد أن استخدام و ص من عنصر العمل ، و ب من رأس المال .

(ب) فى حالة قرار المنتج إستخدام عدد من العمال قدره س وفقط فان إنتاجه فى هذه الحالة سوف يكون ما بين ٢٠٠ ، ٣٠٠ وحدة فقط .

(ج) إذا قرر المنتج استخدام عدد أكبر من العمال وليكن و ع بدلا من و ص فان إنتاجه لن يتعدى ٣٠٠ وحدة (أقل من الطاقة القصوى المشروع) ويرجع ذلك إلى خضوع المنحنيات لقانون تناقص الغلة .

ثانياً : منحنيات الانتاجية فى المشروع الصناعى :

تستخدم منحنيات الانتاجية لتوضيح العلاقة بين عامل الانتاج والمنتج النهائى أو بعبارة أخرى العلاقة بين المدخلات من عوامل الانتاج والمخرجات أو السلع النهائية أو تامة الصنع ، وتخضع هذه المنحنيات كذلك لقانون تناقص الغلة .

ولأغراض التبسيط سوف نفترض وجود عامل إنتاج واحد فقط كالعمل ونحاول بيان العلاقة بينه وبين كميات السلع النهائية المنتجة ، وفى هذه الحالة فإننا ندرس فى الواقع علاقة تحول فنى حدى .

وفى هذا الصدد فإننا يهمنا التعرف على المقصود بالمدخلات الحدية من عوامل الانتاج والفرق بينها وبين الانتاجية الحدية لتلك العوامل ، وهى كما يلى :

الإنتاجية الحدية لعامل الإنتاج :

ويقصد بها مقدار ما تضيفه وحدة واحدة من العامل الإنتاجى الى الإنتاج الكلى من السلعة النهائية . فإذا افترضنا أن وحدة واجدة من عامل الانتاج (س) تضيف ٥ وحدات إلى السلعة المنتجة (ب) فان الإنتاجية للعنصر (س) = ٥

المدخل الحدى من عامل الإنتاج :

المقصود به عدد الوحدات اللازمة من العامل لإنتاج وحدة واحدة فقط من المنتجات الصناعية النهائية . فإذا افترضنا أن الانتاج وحدة واحدة من المنتج النهائى (ب) يتطلب استخدام ٧ وحدات من العنصر (س) فان المدخل الحدى فى هذه الحالة يساوى $\frac{١}{٧}$

وبذلك نجد أن المدخل الحدى من عامل الانتاج (س) يساوى مقلوب الانتاجية الحدية أى أن

$$\text{المدخل الحدى من العامل (س)} = \frac{١}{\text{الانتاجية الحدية للعامل (س)}}$$

كما أن

$$\text{الانتاجية الحدية للعامل (س)} = \frac{١}{\text{المدخل الحدى من العامل(س)}}$$

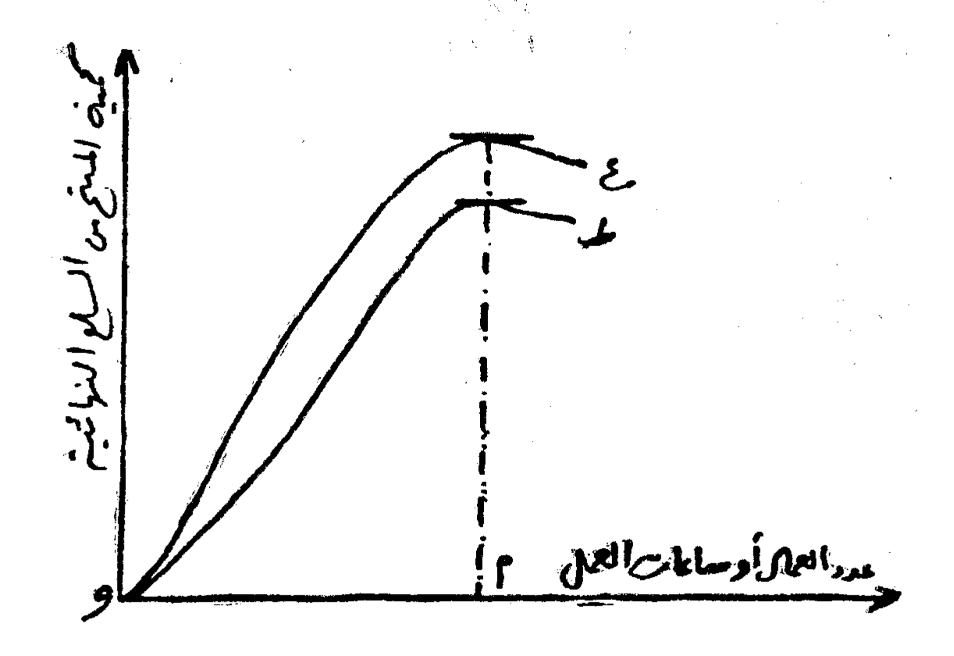
ويعرف المعدل الذى على أساسه تتحدد العلاقة بين المدخلات والمخرجات بمعدل التحول الحدى الفنى .

ويوضح الشكل رقم (٣) العلاقة بين عدد العمال أو ساعات العمل

وكميات الإنتاج من سلعه ما كالصابون مثلا . إذ تمثل المنحنيات ط ، ع مدى التحول بين المدخلات من عوامل الانتاج والمنتج النهائى وتتجه المنحنيات تلك إلى أعلى حتى حد معين ثم تأخذ فى الانخفاض نظراً لخضوعها لقانون تناقص الغلة كما أسلفنا القول .

شكل رقم (٣)

منحنيات الانتاجية



ويلاحظ من شكل رقم (٣) أيضا أن أفضل استخدام لعنصر العمل يكون عند القدر (و أ) باعتباره مناظراً لأعلى كمية منتجة على المنحنى (و ط) وعلى المنحنى (و ع) أيضاً .

ثالثاً : العلاقة بين الإنتاجية والمدخلات من عوامل الإنتاج :

(فى حالة إستخدام أكثر من عامل إنتاج) :

والهدف من دراسة العلاقة بين الإنتاجية والمدخلات من عوامل الإنتاج فى حالة استخدام أكثر من عامل من عوامل الإنتاج هو التعرف على العلاقة بين معدل الاحلال الفنى والإنتاجية الحدية لكل عامل من عوامل الانتاج .

حيث نجد أن معدل الاحلال الفنى = $\frac{\text{المدخل الحدى للعامل (س)}}{\text{المدخل الحدى للعامل (ص)}}$

ولما كان المدخل الحدى لعامل الانتاج يساوى مقلوب الإنتاجية الحدية لذلك العامل فإن معدل الاحلال بين عاملين س ، ص مثلا =

$\frac{\text{الانتاجية الحدية للعامل (ص)}}{\text{الانتاجية الحدية للعامل (س)}}$

مثال : إذا فرضنا أنه يلزم لإنتاج وحدة واحدة من إحدى السلع استخدام ٨ عمال ، ٥ وحدات من رأس المال فإن معدل الاحلال الفنى

$= \frac{٥}{٨}$

ولكن إذا فرضنا أن استخدام وحدة واحدة من العامل الأول (العمل) يؤدى إلى زيادة الانتاج الكلى من السلع التامة الصنع بمقدار ٥ وحدات . بينما يترتب على إستخدام وحدة واحدة من العامل الآخر (رأس المال) إضافة ٨ وحدات إلى المنتج النهائى فإن :

معدل الإحلال الفنى = $\frac{٥}{٨}$ كذلك إذ أن الانتاجية الحديه ماهى إلا

مقلوب المدخل الحدى من كل عنصر من عناصر الإنتاج .

ويلاحظ أن :

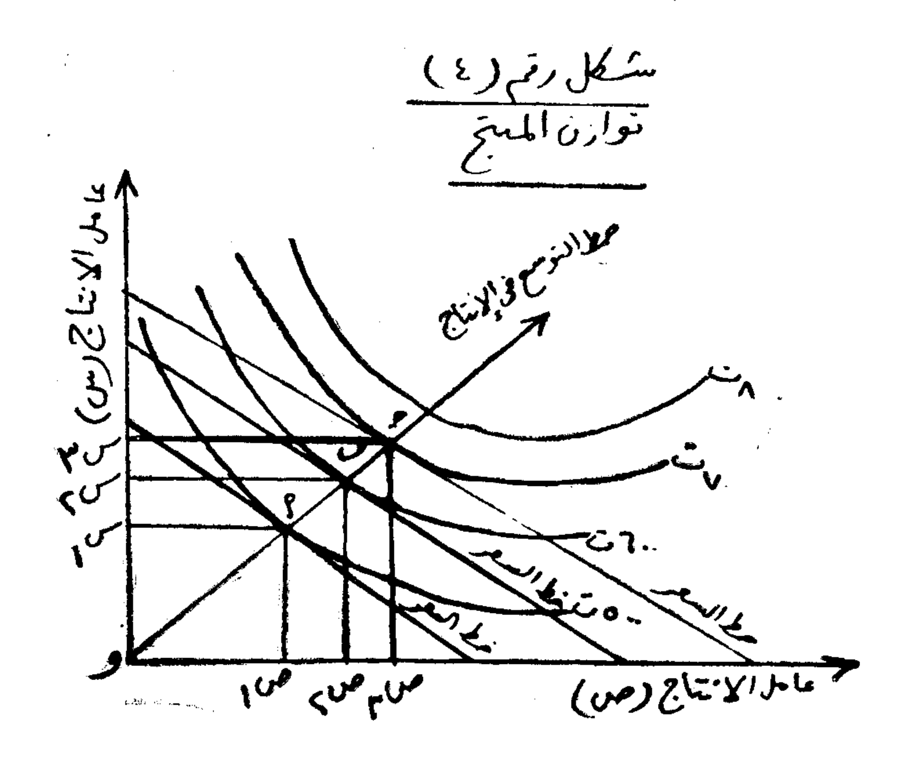
$$\frac{\text{الانتاجية الحدية للعامل س}}{\text{الانتاجية الحدية للعامل ص}} = \frac{\text{المدخل الحدى من العامل ص}}{\text{المدخل الحدى من العامل س}}$$

أو بصيغة أخرى فان :

الإنتاجية الحدية للعنصر س × المدخل الحدى من العنصر س = الانتاجية الحدية للعنصر ص × المدخل الحدى من العنصر ص .

رابعاً : الأسعار والانتاجية :

يستطيع المنتج فى ظل سيادة حالة المنافسة الكاملة فى الأسواق أن يحقق أكبر أرباح ممكنة عند النقطة التى عندها منحنى تساوى الإنتاج يمس خط السعر كما فى الشكل رقم (٤) التالى :



شكل رقم (٤)
توازن المنتج

من شكل رقم (٤) يلاحظ ما يلى :

١ - يتحقق توازن المنتج عند النقاط ا ، ب ، حـ .

٢ - عند النقطة ا يحقق المنتج التوازن عندما ينتج ٥٠٠ وحدة و يستخدم وص١ من عامل الإنتاج (ص) كما يستخدم الكمية و س ١ من عامل الإنتاج (س) وتكون نقطة أ هى النقطة التى عندها يمس منحنى تساوى الإنتاج ع ٥٠٠ خط السعر أ ١ .

٣ - إذا ارتفع السعر من أ ١ إلى أ ٢ أو من أ ٢ إلى أ ٣ فان المنتج يصبح فى أوضاع توازن جديدة هى ب ، جـ عند إنتاج ٦٠٠ ، وإنتاج ٧٠٠ وحدة .

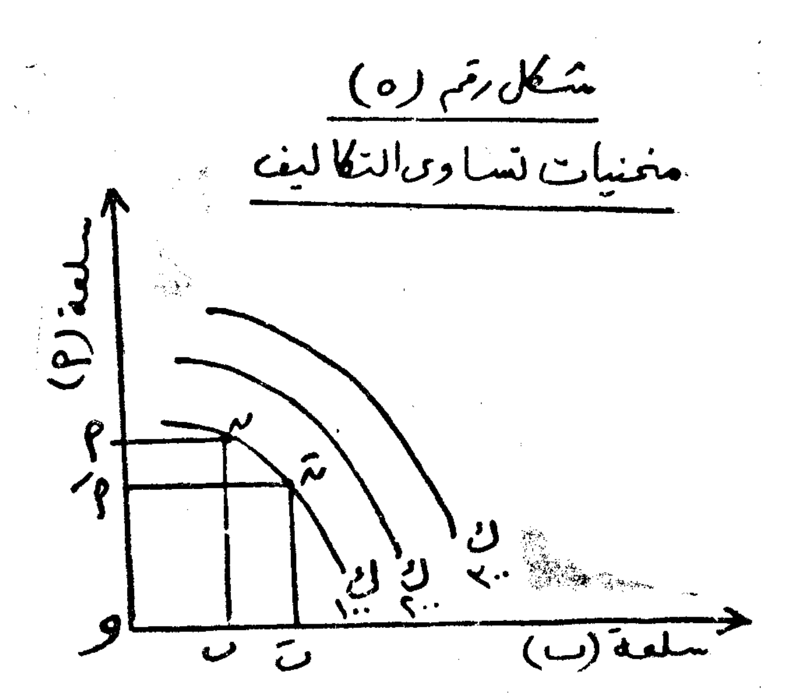
وهكذا ترتفع نقطة التوازن بارتفاع السعر مع زيادة الانتاج ، ويسمى الخط الذى يربط نقاط التوازن المختلفة بخط التوسع فى الانتاج .

خامساً : خطوط تساوى التكاليف :

تعرف خطوط تساوى التكاليف بأنها الخطوط أو المنحنيات التى تمثل كل نقطة عليها تكاليف مساوية لما تمثله النقاط الأخرى الواقعة على نفس المنحنى وإن اختلفت الكميات المنتجة من كل سلعة منتجة فإذا كان لدى المنتج سلعتين أ ، ب فانه يستطيع زيادة الكميات المنتجة من سلعة أ مثلا وخفض الكميات المنتجة من السلعة ب وذلك دون تغيير فى مقدار التكاليف التى يتحملها قبل الزيادة أو الخفض . والشكل رقم (٥) يوضح ذلك .

شكل رقم (٥)

منحنيات تساوى التكاليف



بالنظر إلى جدول رقم (٥) نلاحظ ما يلى :

١ ـ أن المنتج عند النقطة (ن) يتكلف إنتاجه ١٠٠ وحدة نقدية وينتج الكمية و أ من السلعة (ا) والكمية و ب من السلعة (ب).

٢ ـ عند النقطة نَ الواقعة على نفس المنحنى ك ١٠٠ نجد أن المنتج يتكلف نفس التكاليف ولكن مع خفض الكميات المنتجة من السلعة (ا) إلى و أَ فقط مع زيادة الكميات المنتجة من السلعة (ب) إلى الكمية و نَ .

٣ ـ إذا زادت التكاليف الكلية ينتقل المنحنى بالكامل كما فى الرسم إلى ك ٢٠٠ ، وإلى ك ٣٠٠ جهة اليمين وإلى أعلى ، وهكذا .

وعندما يقرر المنتج فى ظل ظروف المنافسة الكاملة حساب التكاليف التى يدفعها للحصول على خدمات عناصر الانتاج والمقارنة بين كل عنصر فانه يأخذ سعر العنصر فى الحسبان ، ويكون المنتج قد وصل إلى أقل تكلفة ممكنة لو إستخدم عناصر الإنتاج بالطريقة التى تحقق تساوى التكاليف الحدية

لاستخدام أى عامل من عوامل الإنتاج عندما تتساوى الإنتاجية الحدية لعوامل الإنتاج المستخدمة بالإضافة إلى سعر هذا العامل فى السوق .

أى أن معدل الاحلال الفنى بين س ، ص = $\frac{\text{سعر س}}{\text{سعر ص}}$

ولكن معدل الاحلال الفنى بين س ، ص أيضا = $\frac{\text{المدخل الحدى من العنصر س}}{\text{المدخل الحدى من العنصر ص}}$

∴ $\frac{\text{المدخل الحدى من العنصر س}}{\text{المدخل الحدى من العنصر ص}} = \frac{\text{سعر (س)}}{\text{سعر (ص)}}$

أى أن المدخل الحدى من العنصر س × سعر العنصر س = المدخل الحدى من العنصر ص × سعر العنصر ص = المدخل الحدى من العنصر (ن) × سعر العنصر (ن) = التكلفة الحدية الاجمالية للسلعة النهائية (أ) مثلا .

ولما كان المنتج يأخذ فى حسبانه أيضا تكاليف إستخدام كل عنصر من عناصر الإنتاج وليس الإنتاجية الحدية أو المدخل الحدى منه فقط فإن :

التكاليف الحدية × الانتاجية الحدية للعنصر س = التكاليف الحدية × الانتاجية الحدية للعنصر ص = التكاليف الحدية × الانتاجية الحدية للعنصر ن وهكذا .

أى أن :

سعر العامل (س) × المدخل الحدى من العنصر (س) × الانتاجية الحدية للعنصر (س) = سعر العامل الانتاجى (ص) × المدخل الحدى

من العنصر (ص) × الانتاجية الحدية للعنصر (ص) = ... سعر العامل (ن) × المدخل الحدى من العنصر (ن) × الإنتاجية الحدية لعنصر (ن) وفى هذه الحالة يكون المنتج فى حالة توازن أيضا .

وعندما يريد المنتج تغيير عوامل الانتاج المستخدمة أو المفاضلة بينها فلا بد له من التعرف على مدى ما يضيفه ذلك العامل من أرباح له ويكون المنتج فى حالة التوازن كما يلى :

- تقييم المنتج للعامل س = التكلفة الحدية × الإنتاجيه الحدية لعنصر (س) = سعر العنصر (س) .

- تقييم المنتج للعامل ص = التكلفة الحدية × الإنتاجية الحدية للعنصر (ص) = سعر العنصر (ص) .

- تقييم المنتج العامل (ن) = التكلفة الحدية × الإنتاجية الحدية للعنصر (ن) = سعر العنصر (ن) .

أى أن :

التقييم الحدى لعنصر الانتاج المستخدم يمثل سعر العنصر الانتاجى ويجب أن يتساوى مع التكاليف الحدية لانتاج هذا العامل حتى يكون المنتج فى حالة توازن .

سادساً : تحديد حجم الإنتاج :

يستخدم تحليل التعادل للوصول إلى حجم الإنتاج الذى عنده يكون المنتج فى حالة توازن أى عندما يحقق أكبر ربح ممكن ، وفى هذه الحالة يكون

سعر السوق السائد المنتجات التى ينتجها المشروع أحد العناصر الهامة بالإضافة إلى أسعار وإنتاجية عوامل الإنتاج المختلفة ، وذلك لكى يمكن المقارنة بين الايراد الذى يحصل عليه المنتج والتكاليف التى يتحملها ثم التوصل بعد ذلك إلى تحديد مستوى الانتاج الذى عنده يستطيع المنتج الحصول على أقصى ربح ممكن .

ويحقق المنتج فى حالة المنافسة الكاملة أقصى ربح ممكن عندما يتساوى الايراد الحدى مع نفقة الانتاج الحدية مع الثمن ، ويتحدد الثمن بميل خط الايراد الكلى . أما التكاليف الحدية فانها تتحدد بميل منحنى التكاليف الكلية عند نقطة معينة .

وبعبارة أخرى فان :

الايراد الحدى = الايراد المتوسط (الثمن) .

الايراد الحدى = النفقة الحدية .

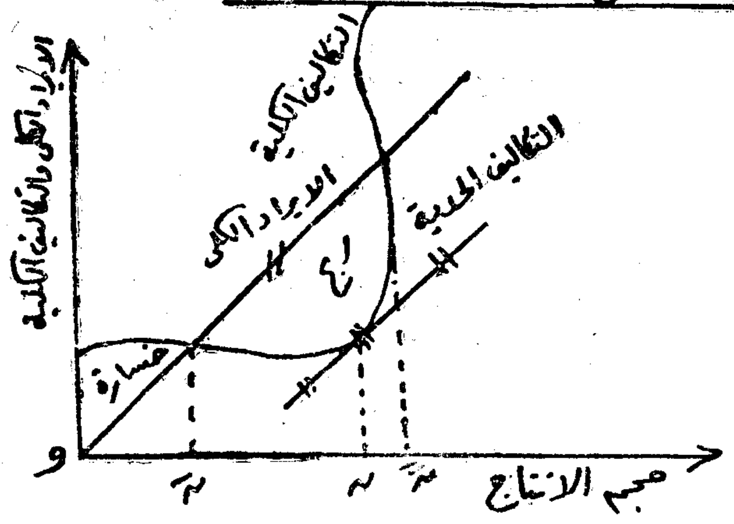
أى أن :

الايراد المتوسط أو الثمن = نفقة الانتاج الحدية .

ويوضح شكل رقم (٦) توازن المنتج فى حالة المنافسة الكاملة :

شكل رقم (٦)

توازن المنتج فى حالة المنافسة الكاملة



من شكل رقم (٦) نلاحظ :

١ - أن حجم الانتاج و ن هو الحجم الذى عنده يستطيع المنتج أن يحقق توازنه أى يحقق أقصى ربح ممكن فى ظل وجود حالة منافسة كاملة فى الأسواق . ويتحدد ذلك بالتعرف على خط التكاليف الحدية الذى هو ميل منحنى التكاليف الكلية وعند نقطة التماس بين منحنى التكاليف الحدية ومنحنى التكاليف الكلية يمكن للمنتج أن يحقق أقصى ربح ممكن .

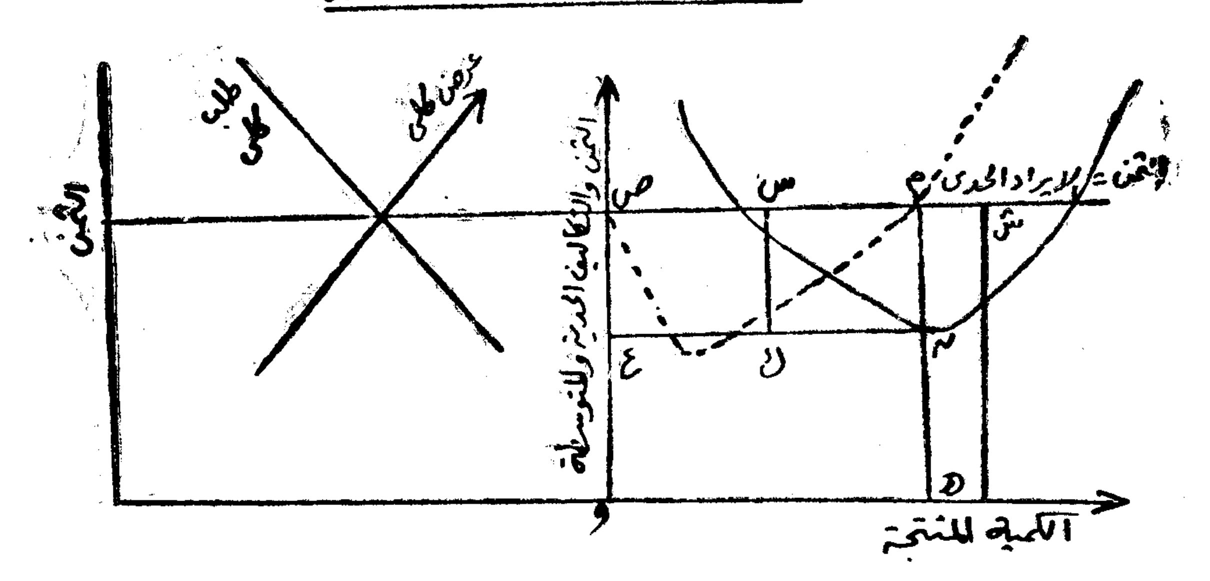
٢ - خط التكاليف الحدية يوازى خط الايراد الكلى فى حالة المنافسة الكاملة بسبب تساوى الثمن مع نفقة الانتاج الحدية

٣ - حجم الانتاج (و نَ) ، وحجم الانتاج (و نً) يطلق عليها حجم إنتاج التعادل الذى عندها تتساوى التكاليف الكلية للمنتج مع الايرادات الكلية.

ويمكن توضيح نفس النتائج السابقة باستخدام شكل بيانى آخر أكثر وضوحا وهو شكل رقم (٧) .

شكل رقم (٧)

توازن المنتج فى حالة المنافسة الكاملة



يوضح شكل رقم (٧) ما يلى :

١ - يتحدد الثمن فى ظل المنافسة الكاملة دون إرادة المنتجين ووفقا لما تمليه قوى العرض الكلى والطلب الكلى فى السوق .

٢ - يحقق المنتج أكبر إيراد فى حالة ما إذا تساوى الثمن مع نفقة الإنتاج الحدية ويكون الربح كما يلى :

الربح = الإيراد الكلى - التكاليف الكلية

= الإيراد الكلى - عدد الوحدات المنتجة × التكاليف المتوسطة

= م هـ و ص - و هـ × م ن

= المستطيل م هـ و ص - المستطيل ن هـ و ع

= المستطيل م ن ع ص

٣ - للمقارنة إذا فرضنا أن المنتج قرر إنتاج الحجم عند نقطة (س) فان ربحه يهبط إلى المستطيل س ك ع ص فقط (أقل من الربح السابق فى حالة التوازن).

٤ - إذا فرضنا أن المنتج قرر إنتاج حجم أكبر من حجم التوازن أى عند النقطة (ش) فان الربح يهبط أيضاً بالمقارنة مع الربح فى حالة إنتاج حجم التوازن (هـ) ويرجع ذلك إلى ارتفاع التكاليف الحدية إلى مستوى أعلى من مستوى الإيراد مما يقلل من الأرباح.

ويعتبر حجم الإنتاج فى حالة توازن المنتج هو الحجم الأمثل للانتاج.

وتجدر الإشارة إلى أن توازن المنتج وتحقيقه لاقصى ربح ممكن على النحو الموضح فى الأشكال البيانية السابقة يتحقق فقط فى الأجل القصير. وذلك لأن الأجل الطويل يؤدى إلى دخول منتجين جدد إلى الأسواق مدفوعين بدافع الأرباح المرتفعة التى يحققها من سبقوهم من المنتجين مما يؤدى إلى انخفاض السعر واختفاء الأرباح غير العادية. وهناك سبب آخر يفسر انخفاض الأرباح بعد تجاوز الحجم الأمثل للانتاج فى المشروع الصناعى وهو استنفاد كافة الوفورات الداخلية للمشروع حتى يصل إلى الحجم الأمثل ثم تبدأ مساوىء الحجم الكبير للانتاج فى الظهور مثل كثرة وتعقد مشكلات الإدارة واحتمال العجز عن الإدارة مع زيادة النمو.

وبصفة عامة يختلف الحجم الأمثل للانتاج من صناعة إلى أخرى ، ومن وقت لآخر فى الصناعة الواحدة وفقاً لنوع السلع المنتجة ومدى الاستفادة من الوفورات الداخلية وهى الوفورات التى تحدث داخل المشروع دون الاستفادة من أية ظروف خارجية فى صناعات أخرى وعادة ما ترتبط الوفورات

الفنية أو التكنولوجية وهى أحد الوفورات الداخلية فى المشروع بظروف عمل وانتاج المشروعات الكبيرة مثل إمكان التشغيل بطاقة إنتاجية مرتفعة تساعد على خفض نفقة الانتاج بشكل ملحوظ .

وهناك بعض الوفورات المالية والتجارية ، والوفورات الادارية المرتبطة بالحجم الأمثل للمشروع نوضحها فيما يلى :

وفورات الحجم :

كما سبق القول هناك نوعين من الوفورات هما :

وفورات داخلية

- وفورات خارجية .

(أ) الوفورات الداخلية :

تعرف الوفورات الداخلية للمشروع بأنها مزايا الانتاج الكبير التى تتحقق من خلال التشغيل لأسباب فنية أو إدارية ، أو مالية وتجارية .

ولذلك تنقسم الوفورات الداخلية إلى :

- وفورات فنية أو تكنولوجية .

- وفورات إدارية .

- وفورات مالية وتجارية .

- ونوضح تفاصيل ما سبق كما يلى :

١ - الوفورات الفنية أو التكنولوجية :

وتشمل هذه الوفورات إستخدام الآلات والمعدات التى تعمل بطاقة إنتاجية كبيرة ويترتب عليها انخفاض نفقة الإنتاج ، وتتناقص نفقة الحصول على الآلات والمعدات عادة مع زيادة الطاقة الإنتاجية .

ومن الوفورات الفنية أيضا إنخفاض نصيب الوحدة المنتجة من نفقات تشغيل الطاقة الإنتاجية وذلك فى حالة الآلات والمعدات التى تعمل بطاقة كبيرة بالمقارنة بنصيب الوحدة المنتجة من تلك النفقات فى حالة الآلات الصغيرة .

ويضاف إلى ما سبق إرتفاع معدل إهلاك الآلات والمعدات الصغيرة مقارنا بمثيله فى الآلات الكبيرة بسبب انخفاض مستوى جودة الآلات الصغيرة غالبا . بل إن نفقة السلعة المنتجة من الإنشاءات والأراضى الخاصة بالمشروع الصناعى تقل كلما زادت سعة المشروع

ويلاحظ أن نفقات بدء التشغيل التى يتحملها المشروع الصناعى لا تتغير بتغير حجم الإنتاج وهو ما يؤدى إلى انخفاض نصيب الوحدة من تلك النفقات فى حالة الانتاج الكبير .

٢ - الوفورات الإدارية :

يتمثل هذا النوع من الوفورات فى قدرة المشروعات الصناعية الكبيرة على الحصول على أفضل وأكفأ العناصر البشرية الادارية وحسن الاستفادة من خبراتهم ومواهبهم بطريقة سليمة والحصول على مزايا تقسيم العمل والتخصص الدقيق فى كل تخصص أو مجال من المجالات الادارية مثل التسويق

والمشتريات ، والمخازن ، والتكاليف ، والشئون المالية ، وإدارة الأفراد ، وكذلك العلاقات الصناعية ... الخ .

ونظراً للامكانيات المادية للمشروعات الصناعية الكبيرة فانها تستطيع إجراء البحوث العلمية فى مختلف مجالات نشاط المشروع وتحسين طرق الانتاج وأساليبه واختراع مواد خام جديدة ، وتنمية الامكانيات المادية المختلفة والإدارية ... إلخ .

٣ - الوفورات المالية والتجارية :

عادة ما تنجح المشروعات الصناعية الكبيرة فى الحصول على ما تريده من إئتمان وتسهيلات إئتمانية ومصرفية من البنوك المختلفة بسهولة وبوفورات هامة من حيث سعر الفائدة ونفقات الاقتراض الأخرى كالرسوم الإدارية والمصروفات المختلفة والتى تقل كلما زادت قيمة القرض وكلما زادت ثقة البنك فى العميل .

وفى حالة قيام المشروع الصناعى الكبير بالتعاقد على بيع منتجاته فانه عادة ما يحقق وفورات من خلال إنخفاض نصيب الوحدة من المصروفات البيعية المختلفة كالاعلان وغيرها .

وفى مجال المشتريات يستطيع المشروع الصناعى الكبير تحقيق وفورات هامة تتمثل فى خصم الكمية وفترة السماح فى الشراء الآجل والسعر العباشى البيع ... إلخ . وذلك فضلا عن قدرة المشروع الكبير على الاستعانة بخبراء لفحص المشتريات من الناحية الفنية وهو ما يساعد على الحصول على أفضل الأنواع بأفضل الشروط وفى الوقت المناسب .

ويمكن للمشروعات الصناعية الكبيرة الحصول على وفورات تتعلق

بالمخزون السلعى والطاقة الإنتاجية الاحتياطية . إذ تقل نسبة المخزون إلى المبيعات وكذلك الطاقة الاحتياطية بالنسبة للطاقة الكلية فى المشروعات الصناعية الكبيرة وهو ما يجعل نسبة الخطأ فى التنبؤ بالتغيرات العشوائية فى الطلب على السلعة قليل . وذلك يساعد أيضا تلك المشروعات على تخفيض نسبة المخزون إلى المبيعات الكلية أو تخفيض إحتياطى الطاقة إلى الطاقة الكلية .

(ب) الوفورات الخارجية :

ويقصد بها الوفورات التى تنشأ عن الظروف الخارجية المحيطة بالمشروع. مثال ذلك إعتماد مشروع صناعى فى إنتاجه على سلعة منتجة فى مشروع آخر بمواصفات ودرجة جودة معينة تجعل إنتاج المشروع الصناعى الأول على درجة كبيرة من القبول لدى العملاء أو تساعد فى خفض نسبة العادم أو التالف ، أو أمراض العاملين بالمشروع التى تسببها منتجات مثيلة تنتج فى مشروعات أخرى .

ومن الوفورات الخارجية الهامة للمشروعات الصناعية ما يعرف بالوفورات الحضرية المتمثلة فى إمكانية استفادة المشروع من خدمات المدن وما بها من خدمات المعامل والتدريب والمرافق العامة وسهولة الاتصال بالمؤسسات المالية والتجارية والاتصال الشخصى بين القائمين على إدارة المشروعات الصناعية التى تعمل فى نفس مجال أو نوع الصناعة . وذلك فضلا عن سهولة الاستفادة من خدمات الوزارات أو الأجهزة المركزية فى المدن .

الكفاية الإنتاجية للمشروعات الصناعية :

ـ مفهوم الكفاية الانتاجية :

يقصد بالكفاية الانتاجية العلاقة بين حجم الانتاج والموارد الإنتاجية أو نسبة المخرجات (منتجات تامة الصنع أو شبه مصنعة) إلى المدخلات (الموارد الانتاجية أو السلع الوسيطة والمواد الخام) .

ولذلك فإن :

$$\text{الكفاية الانتاجيه} = \frac{\text{المخرجات}}{\text{المدخلات}} \qquad (١)$$

أو :

$$\text{الكفاية الإنتاجية} = \frac{\text{حجم الانتاج}}{\text{الموارد الانتاجية}} \qquad (٢)$$

ويلاحظ أنه :

(أ) فى حالة ثبات المدخلات مع زيادة المخرجات : ترتفع الكفاية الانتاجية

(ب) فى حالة ثبات المخرجات مع انخفاض المدخلات : ترتفع الكفاية الإنتاجية أيضا .

(جـ) فى حالة زيادة المخرجات مع انخفاض المدخلات : ترتفع الكفاية الانتاجية كذلك .

والعكس بالعكس . إذ تنخفض الكفاية الانتاجية فى حالة نقص المخرجات مع ثبات المدخلات أو فى حالة زيادة المدخلات مع ثبات المخرجات أو فى حالة زيادة المدخلات مع انخفاض المخرجات .

ويجدر ملاحظة أنه فى حالة تشغيل الموارد الانتاجية كلها دون وجود طاقات عاطلة فان الانتاج الفعلى يتعادل فى هذه الحالة مع الانتاج الأمثل ، ولكن قد يحدث فى بعض الحالات أن يكون الانتاج الفعلى أقل من الانتاج الكامل أو الانتاج الأمثل .

ولذلك فان :

$$\text{الكفاية الانتاجية} = \frac{\text{الانتاج الفعلى}}{\text{الانتاج الأمثل}} \qquad (٣)$$

معايير الكفاية الانتاجية :

توجد عدة معايير لقياس الكفاية الانتاجية منها معيار الكفاية الاجمالية أو معيار الكفاية الانتاجية الاقتصادية (الايرادية) ، ومعيار الكفاية الانتاجية النوعية ، ونوضح فيما يلى كافة هذه المعايير :

(أ) معيار الكفاية الانتاجية الاجمالية :

وطبقاً لهذا المعيار يتم أخذ جميع المخرجات (الانتاج) فى الحسبان وجميع المدخلات (الموادالانتاجية) أيضا . ويلزم لحساب نتائج هذا المعيار إستخدام مقياس موحد لجميع أنواع المدخلات والمخرجات . ويكون الحساب على أساس كافة عوامل الانتاج المستخدمة وليس عامل واحد فقط كما تكون المقارنة لتلك العوامل بحجم الانتاج بالكامل أيضا .

وبذلك فان :

$$\text{معيار الكفاية الانتاجية} = \frac{\text{الانتاج (كمى)}}{\text{عوامل الانتاج (كمى)}}$$

(ب) معيار الكفاية الانتاجية النوعية :

ويقصد بالكفاية الانتاجية النوعية العلاقة بين المدخلات (فى هذه الحالة عنصر واحد فقط من عناصر الانتاج) والمخرجات أى أننا نقيس كفاية عامل واحد من عناصر الانتاج فى التأثير على الانتاج أو درجة مساهمة ذلك العامل فى تحقيق حجم معين من الانتاج . وذلك مع حساب النتائج على أساس كمى أو على أساس قيمى أى بعد أخذ الأسعار فى الحسبان .

وبذلك فان :

$$\text{معيار الكفاية الانتاجية النوعية} = \frac{\text{الانتاج / كمية أو قيمة (جنيه مثلا)}}{\text{عامل معين من عوامل الانتاج (كمية أو قيمة)}}$$

ويعاب على هذا المعيار أنه لا يعكس التغيرات التى تحدث فى عناصر الإنتاج الأخرى والتى من الممكن أن يكون لها تأثير على العنصر موضع الدراسة (مثال ذلك أثر التكنولوجيا أو رأس المال أو التنظيم على إنتاجية العمل البشرى)

(ج) معيار الكفاية الإنتاجيه الاقتصادية (الايرادية) :

ويختلف هذا المعيار عن المعايير السابقة فى أنه يتم حساب المدخلات والمخرجات طبقا لقيمتها مقدرة بالنقود وليس بالكميات فقط كما هو الحال بالنسبة لمعيار الكفاية الانتاجية الاجمالية وهو يحسب أيضا لكافة عوامل

الانتاج وليس على أساس عامل واحد مثلا هو الحال بالنسبة لمعيار الكفاية الانتاجية النوعية .

ويكون المعيار كما يلى :

$$\text{معيار الكفاية الانتاجية الاقتصادية} = \frac{\text{قيمة الانتاج (جنيهات مثلا)}}{\text{قيمة الموارد الانتاجية (بالجنيهات ايضا)}}$$

الأرباح كمعيار للكفاية الانتاجية :

تستخدم كثير من المشروعات الصناعية معيار معدل الربح لقياس درجة الكفاية الانتاجية خاصة ما يتعلق منه بالربح الابتكارى الناتج عن تحسينات أو إبتكارات مختلفة يترتب عليها خفض التكاليف أو زيادة الايرادات ، أو خفض التكاليف مع زيادة الايرادات فى آن واحد . وتكون النتيجة مؤشراً يمكن الاعتماد عليه أيضاً فى المفاضلة بين البدائل المختلفة من المشروعات الصناعية . وذلك على إعتبار أن تحقيق الربح الابتكارى لا يمكن أن يحدث إلا فى حالة رفع الكفاية الإنتاجية مثلما يؤدى الربح إلى ارتفاع الكفاية الإنتاجية للمشروع .

ويعترض كثير من الاقتصاديين على استخدام معيار معدل الربح للحكم على الكفاية الانتاجية للمشروع على أساس :

١ - أن إرتفاع معدل الربح يمكن أن يحدث لأسباب خارجة عن إرادة المشروع مثل تمتعه باعفاءات ضريبية أو تمتع منتجاته بحماية جمركية عالية تحميها من الواردات كما يمكن أن تكون الأرباح راجعة إلى ظروف إحتكارية

ناشئة عن حالة حرب مثلا تؤدى إلى منع الاستيراد أو انخفاضه إلى أدنى المستويات . . . إلخ .

٢ - قد يرجع إرتفاع معدل الأرباح إلى تمتع الصناعة بإعانة من الحكومة مثل ماتدفعه الخزانة العامة من دعم السلع المنتجة للتصدير فى السوق الخارجى وبذلك تتحقق المنشآت التى تنتج للتصدير معدلات عالية من الأرباح .

٣ - من الممكن أن يكون المشروع محتكراً فى السوق وبذلك فإن قدرة المنتج فى هذه الحالة على تحديد أسعار بيع مرتفعة لمنتجاته تعتبر مرتفعة جداً (مع أخذ درجة مرونة الطلب على المنتجات فى الحسبان). ويترتب على ذلك بالطبع ارتفاع معدل الأرباح للمنشأة الاحتكارية على حساب المستهلكين .

٤ - بعض المشروعات الصناعية تكون سياساتها السعرية والبيعية محكومة باعتبارات إجتماعية أو وطنية أو قومية . وفى هذه الحالات لا يكون الربح من أهداف هذه المشروعات ويمكن أن تتحمل خسارة مقصودة أو مخططة لتحقيق أهداف غير إقتصادية أو غير متعلقة بالأرباح .

وهكذا يمكن أن يكون الاستعانة بالأرباح كمؤشر لارتفاع الكفاية الانتاجية مضللا أو متحيزاً إلى حد كبير .

ورغم ماسبق فلا يجب الاقلال من أهمية معدل الأرباح كمؤشر هام للحكم على كفاءة العمل بالمشروع ولكن يشترط فى هذه الحالة وحدة السعر الذى تبيع المشروعات الصناعية منتجاتها على أساس وحدة الأسعار التى تشترى بها تلك المشروعات خدمة عوامل الانتاج اللازمة لها . وذلك فضلا عن تجانس السلعة وعناصر الانتاج تجانساً مطلقاً . ويفضل نسبة الربح الاحتكارى إلى إجمالى استثمار المشروع للوصول إلى نتائج تعطى مؤشراً هاماً عن تطور الأداء الحقيقى لادارة المشروع من وجهة نظر الكفاية الانتاجية .

ويلزم الوصول إلى معدل الربح واستخدامه كمعيار الحكم على الكفاية الانتاجية أيضا إستبعاد ربح عدم اليقين أو عدم التأكد الناتج عن تغيرات مفاجئة فى جانبى الطلب والعرض . ويتطلب ذلك تقييم الربح بعد حساب وتحليل مصادر التقلبات المفاجئة وتقدير آثارها على الأرباح .

ولا يخفى أهمية إستبعاد الأرباح الوهمية أو الدفترية عن طريق عمل حساب دقيق وشامل لتكاليف الانتاج . ويجب عزل الأرباح الاحتكارية عن طريق إعادة حساب الايرادات الكلية والتكاليف الكلية على أساس الأسعار التى كان من المفروض أن تكون سائدة فى حالة وجود منافسة فى كافة الأسواق التى يصرف المشروع منتجاته فيها .

وتجدر الاشارة إلى أنه عند حساب معدل الربح الابتكارى لابد أيضا من التعرف على أداء أو مساهمة الأنشطة الفرعية فى تحقيق ذلك المعدل من الأرباح . وبذلك فإن الربح الابتكارى لابد وأن يكون نابعاً من معايير فرعية متعددة (حيث يوضح كل معيار فرعى تطور الكفاية فى مجال أو نشاط معين) .

كما يلاحظ أنه عند استخدام نسبة الرابح الابتكارى إلى رأس المال المستثمر أو إجمالى الاستثمار يشتمل رأس المال المستثمر على كل رأس المال العامل (الأصول المتداولة - دون استبعاد الخصوم المتداولة) وإجمالى الأصول الثابتة . (دون استبعاد المخصصات الخاصة بالاهلاك) .

ويرجع عدم إستبعاد الاهلاك إلى أن استبعادها يؤدى إلى خفض مقدار الأصول الثابتة سنة بعد أخرى ومع افتراض بقاء الأرباح الإبتكارية على حالها ، فان المعدل سوف يرتفع دون مبرر يتعلق بالكفاية الإنتاجية .

وهكذا فانه يمكن إستخدام الربح الابتكارى فقط كمؤشر للحكم على الكفاية الإنتاجية للمشروع الصناعى رغم ما يثار بشأن معدل الأرباح من تحفظات سبق ذكرها . ولعل أنصار إستخدام الربح الإبتكارى فى هذا الشأن يستندون على أن الربح الإبتكارى يعكس نتائج السياسات السليمة أو الرشيدة التى تغطى كل نواحى نشاط المشروع ، وكذلك نتائج السياسات المتعلقة باستخدام الموارد المتاحة للمشروع أفضل استخدام مع ما يضاف باستمرار من تحسينات أو ابتكارات أو تجديدات ... الخ .

الفصل الثالث

دالة الاستثمار فى المشروع الصناعى

تمهيد

نتناول فى هذا المبحث دراسة العوامل المؤثرة على مستوى الاستثمار فى المشروع الصناعى مثل الكفاية الحدية الاستثمار، وسعر الفائدة، وسعر الخصم، والحوافز المقدمة للمشروع مثل الاعفاءات الضريبية والجمركية وتيسيرات النقد الأجنبى والعمالة، والأجور ... إلخ، وأثر العوامل السياسية والاجتماعية المؤثرة على أداء المشروع، ومدى تناسق السياسات المختلفة داخل المشروع نفسه. وذلك فضلا عن أثر التكنولوجيا الحديثة والمخترعات المتقدمة التى تؤثر على معدلات الكفاية الحدية للاستثمار ومعدلات العائد إلى التكلفة.

وفى جزء آخر من هذا المبحث نتعرض لدراسة التكاليف الاستثمارية الجارية والرأسمالية وكذلك الإيرادات الجارية والرأسمالية للاستثمار وهى التدفقات النقدية الداخلة من عوائد النشاط الجارى وقيمة الباقى من الأصول والخردة والنفاية، والمتبقى من رأس المال العامل فى العام الأخير وفى نهاية عمر المشروع الافتراضى.

وفيما يلى تفصيل لما سبق :

أولا : تعريف الاستثمار :

يقصد بالاستثمار كافة ما ينفق على الجديد أو الإضافة إلى السلع الرأسمالية الثابتة كالمصانع والآلات والمعدات والأصول الثابتة المختلفة ، أو على الإضافات إلى المخزون من المواد الأولية أو السلع الوسيطة أو السلع النهائية أو الإنفاق على شراء الأسهم والسندات التى تتم بين الأفراد وبعضهم البعض وبين الأفراد والشركات الصناعية خلال فترة زمنية معينة .

وينقسم الإستثمار إلى إستثمار إجمالى واستثمار صافى كما ينقسم إلى إستثمار عام واستثمار خاص . . . والمقصود بالاستثمار الاجمـــالى كل من الاستثمار الصافى الذى يشتمل على الاضافات إلى رأس المال الحقيقى خلال مدة محدودة والاستثمار الموجه إلى تكوين الاهلاك المحافظة على رصيد رأس المال الفعلى من آثار التقادم والبلى أو الهلاك أو التدمير بفعل الحرائق و الكوارث الطبيعية كالزلازل والبراكين . . . إلخ .

ويعرف الاستثمار المتمثل فى تكوينات مخصصات الاحلال الأصول الرأسمالية بالاستثمار الإحلالى . وبذلك يتمثل الاستثمار الصافى فى الفرق بين الاستثمار الاجمالى والاستثمار الموجه للمحافظة على الرصيد الفعلى لرأس المال . ولذلك فانه إذا اقتصر الاستثمار الإجمالى على الاستثمار الموجه للمحافظة على رصيد رأس المال الفعلى فقط فان الاستثمار الصافى يساوى صفر فى هذه الحالة . كما أنه فى حالة إنخفاض الاستثمار الإجمالى عن رأس المال الاحلالى فإن الاستثمار الصافى يكون كمية سالبة ، وهو ما يحدث فى أوقات الحروب والأزمات التى تجعل من الصعوبة بمكان القيام بالاستثمار الإحلالى .

ويلاحظ أن قياس الاستثمار الصافى عملياً يكتنفه بعض الصعوبات

نتيجة إحتمال تعرض مخصصات الإهلاك إلى المبالغة فى قيمتها بهدف التهرب من الضرائب واستناد قيمة تلك المخصصات إلى تكلفة الشراء التى تحدث فى فترات مختلفة وبأسعار مختلفة أيضاً ، وذلك فضلا عن حقيقة أن المعدات أو الآلات التى يتم إحلالها غالبا ما تكون أكثر كفاءة من الناحية الفنية من الآلات المستهلكة . وهكذا نجد أن فصل الاستثمار الاجمالى عن الاستثمار الصافى الذى يحسب بالفرق بين الاستثمار الإجمالى والاستثمار الإحلالى أمر بالغ الصعوبة فى الحياة العملية .

الإستثمار الخاص والاستثمار العام :

الإستثمار الخاص هو إنفاق القطاع الخاص على الإضافات الجديدة إلى رأس المال الثابت أو السلع الرأسمالية أو الإضافات إلى المخزون أو على شراء الأسهم والسندات الخاصة بالمشروعات الصناعية المختلفة خلال فترة زمنية معينة .

أما الإستثمار العام فنقصد به إستثمار القطاع العام أو المشروعات العامة المملوكة للدولة فى شكل إنفاق على كافة المجالات الاستثمارية المذكورة فى الفقرة السابقة . ويخضع هذا النوع من الإستثمار لسيطرة الحكومة بشكل مباشر . ويعتبر هذا الاستثمار أيضاً ضعيف المرونة من حيث صعوبة تعديله فى الأجل القصير لتعلقه بمشروعات البنية الأساسية أو إستثمارات يترتب عليها تحقيق أهداف إجتماعية معينة . وذلك بعكس الاستثمار الخاص الذى يسهل تعديله فى الأجل القصير كما يصعب على الحكومة التدخل فى توجيهه بشكل مباشر .

ثانياً : العوامل المؤثرة على الإستثمار فى المشروع الصناعى :

تعرف دالة الاستثمار بأنها مجموعة العوامل المؤثرة على القرار الاستثمارى فى المشروعات الصناعية مثل العائد على الإستثمار ، وسعر الفائدة ، وسعر الخصم ، ومستوى التكنولوجيا المستخدمة ، والكفاية الحدية الاستثمار ، وتوقعات التفاؤل والتشاؤم للمستقبل ، والسياسات الاقتصادية المختلفة للدولة ، ومجموعة السياسات المطبقة داخل المشروع ذاته ، ونوضح ذلك كما يلى :

(أ) الكفاية الحدية للاستثمار :

تعرف الكفاية الحدية للاستثمار بأنها سعر الخصم الذى يجعل القيمة الحالية لصافى العائد المتوقع من المشروع الاستثمارى مساوية تماماً لتكلفة الاستثمار المبدئى وذلك خلال العمر الافتراضى للمشروع أو الأصل الرأسمالى الذى تحسب الكفاية الحدية للاستثمار فى شرائه .

وتقوم فكرة الكفاية الحدية للاستثمار على فرضين أساسيين :

الأول : تحقيق المنتج لأكبر إنتاجية حدية من حيث حجم الإنتاج .

الثانى : البيع بأعلى أسعار ممكنة لضمان تحقيق أفضل أو أكبر ربح ممكن .

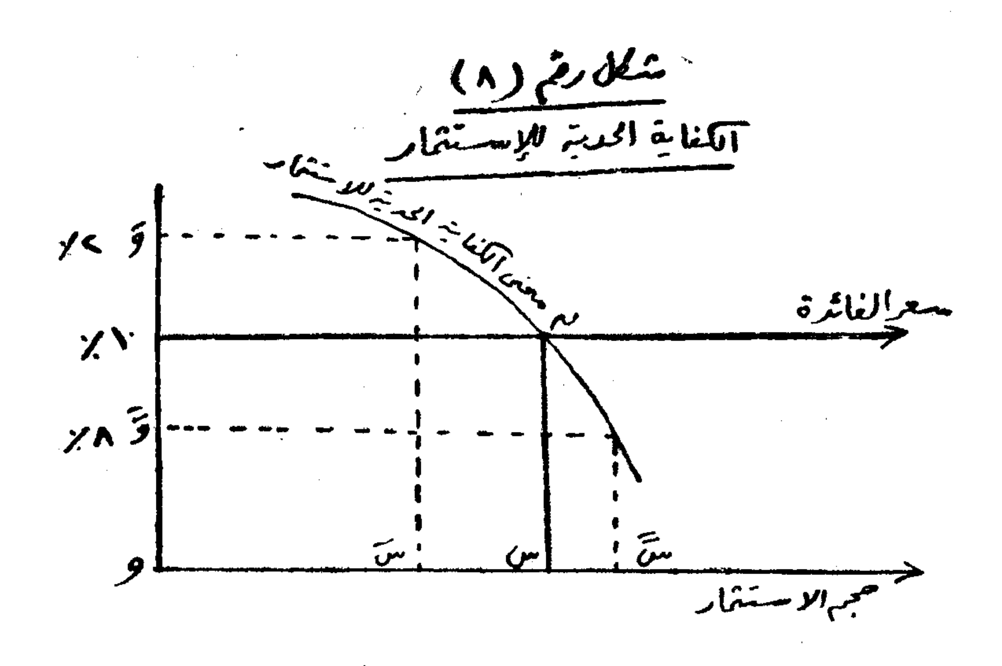
وتختلف الانتاجية الحدية للاستثمار عن الكفاية الحدية للاستثمار من حيث أن الأولى تتعلق بالنواحى الفنية للانتاج بينما تتطرق الكفاية الحدية للاستثمار إلى العوامل الاقتصادية مثل الأسعار والطلب وتوقعات المستقبل . وذلك بالاضافة إلى أن الكفاية الحدية للاستثمار تتحدد بطريقة تقريبية وتوضح ماسوف يحدث فى المستقبل للعائد على الاستثمار فى حين أن الانتاجية

الحدية للاستثمار تتعلق بالماضى وما تحقق فيه من إنتاجية لرأس المال المستثمر فى المشروع الصناعى .

وتستخدم الكفاية الحدية للاستثمار للتعرف على حجم الاستثمار وذلك بمقارنتها بسعر الفائدة حيث يتحدد حجم الاستثمار عند النقطة التى يلتقى عندها سعر الفائدة مع الكفاية الحدية للاستثمار كما فى الشكل البيانى رقم (٨) التالى :

شكل رقم (٨)

الكفاية الحدية للإستثمار



ويوضح الشكل البيانى رقم (٨) أن منحنى الكفاية الحدية للاستثمار ينحدر من اليسار إلى اليمين ويعنى ذلك أن هناك علاقة عكسية بين الكفاية الحدية للاستثمار وحجم الاستثمار بمعنى أنه كلما زاد حجم الاستثمار كلما انخفضت الكفاية الحدية للإستثمار ويرجع ذلك إلى أن زيادة حجم الاستثمار تعنى زيادة المعروض من السلع المنتجة . ومن ثم إتجاه أسعار البيع إلى الانخفاض وبالطبع يؤدى ذلك إلى انخفاض الكفاية الحدية للاستثمار . ويلاحظ أن زيادة الطلب على المنتجات وما يتبعها من زيادة الطلب على الأصول الرأسمالية

وعوامل الإنتاج يؤدى إلى زيادة أسعار تلك الأصول والعوامل وبالتالى إرتفاع تكلفة الإستثمار وانخفاض الكفاية الحدية للاستثمار (بفرض ثبات العوامل الأخرى) .

وتجدر الإشارة إلى أن هناك علاقة طردية بين الكفاية الحدية للاستثمار وسعر الفائدة ولذلك فان زيادة سعر الفائدة تؤدى إلى انخفاض الطلب على الاستثمار ومن ثم إنخفاض حجم الاستثمار أى أن العلاقة العكسية بين الكفاية الحدية للاستثمار وحجم الاستثمار تظل كما هى فى كافة الحالات .

وفى الرسم البيانى يلاحظ أن حجم الاستثمار يتحدد بالمسافة (و س) التى يتساوى عندها معدل الكفاية الحدية للاستثمار مع سعر الفائدة وهو ١٠ ٪ . وعند هذه النقطة (ن) يتوقف المستثمرون عن التوسع الاستثمارى حيث أن الاستمرار فى الاستثمار يؤدى إلى تحقيق خسائر للمشروع الصناعى .

ويلاحظ من الرسم أيضاً أنه فى حالة زيادة حجم الاستثمار من (و س) إلى (و سً) فان الكفاية الحدية للاستثمار تهبط إلى ٨ ٪ بدلا من ١٠ ٪ كما أنه فى حالة انخفاض حجم الاستثمار إلى (و سٌ) بدلا من (و س) فان الكفاية الحدية للاستثمار ترتفع إلى نحو ٢٠ ٪ مثلا . وهكذا توجد علاقة عكسية بين حجم الاستثمار والكفاية الحدية للاستثمار فى كافة تلك الحالات . وتتحدد الكفاية للاستثمار بالمعادلة التالية :

ثمن الاستثمار المبدئى أو (الأصل الرأسمالى) =

$$\frac{\text{العائد المتوقع الحصول عليه فى السنة الأولى}}{(1 + \text{سعر الخصم})}$$

$$+ \frac{\text{العائد المتوقع الحصول عليه فى السنة الثانية}}{(\text{١} + \text{سعر الخصم})^{\text{٢}}}$$

$$+ \frac{\text{العائد المتوقع الحصول عليه فى السنة الثالثة}}{(\text{١} + \text{سعر الخصم})^{\text{٣}}}$$

$$+ \frac{\text{العائد المتوقع الحصول عليه فى السنة الرابعة}}{(\text{١} + \text{سعر الخصم})^{\text{٤}}}$$

$$+ \cdots\cdots + \frac{\text{العائد المتوقع الحصول عليه فى السنة ن}}{(\text{١} + \text{سعر الخصم})^{\text{ن}}}$$

فإذا فرضنا أن هناك إستثمار مبدئى قدره عشرة آلاف جنيه وأن العوائد المتوقع الحصول عليها كل عام كما فى المعادلة التاليه :

$$\text{١٠٠٠٠} = \frac{\text{٥٠٠}}{(\text{١} + \text{خ})^{\text{١}}} + \frac{\text{٧٠٠}}{(\text{١} + \text{خ})^{\text{٢}}} + \frac{\text{٩٠٠}}{(\text{١} + \text{خ})^{\text{٣}}}$$

$$+ \frac{\text{١٢٠٠}}{(\text{١} + \text{خ})^{\text{٤}}} + \frac{\text{٥٠٠٠}}{(\text{١} + \text{خ})^{\text{١٠}}} \quad \text{مثلا}$$

فإن المعادلة تشتمل على مجهول واحد هو سعر الخصم الذى يعبر عن الكفاية الحدية للاستثمار وإذا فرضنا أن حل المعادلة السابقة قد أثبت أن ح = ٩ ٪ فان الكفاية الحدية الاستثمار فى هذه الحالة تساوى ٩ ٪ .

وفى حالة إفتراض أن سعر الفائدة يساوى ٧ ٪ مثلا فان المستثمر يستطيع التوسع فى الاستثمار وما يصاحبه من إنخفاض الكفاية الحدية للاستثمار تدريجيا حتى تبلغ ٧ ٪ فقط حيث يتوقف بعد ذلك عن التوسع فى الاستثمار تفاديا لتحقيق خسائر .

جدول الكفاية الحدية للاستثمار :

حجم الاستثمار	الكفاية الحدية للاستثمار
٥٠	١٨ ٪
٧٥	١٥ ٪
٨٠	١٣ ٪
٩٥	١٢ ٪
١٠٠	٩ ٪
١٢٠	٧ ٪

ويوضح الجدول أنه فى الوقت الذى يتجه فيه حجم الاستثمار إلى الزيادة من ٥٠ ألف جنيه حتى يصل إلى ١٢٠ ألف ج فان الكفاية الحدية للاستثمار تتجه إلى الانخفاض من ١٨ ٪ إلى ٧ ٪ فقط . وإذا فرضنا ان سعر الفائدة يبلغ ١٠ ٪ فان ذلك يعنى حتمية توقف المشروع عند إستثمار قدره ٩٥ ألف جنيه فقط أو ما يزيد عن ذلك قليلا دون الوصول إلى ١٠٠ ألف جنيه إذ أنه فى هذه الحالة سيحقق خسائر مؤكدة .

العوامل المؤثرة على الكفاية الحديه للاستثمار :

تنحصر العوامل التى تؤثر على تغير الكفاية الحدية للاستثمار فى مستوى التكنولوجيا المستخدمة ، والمخزون من السلع الرأسمالية ، والسياسة الضريبية ، وسيكولوجية رجال الأعمال والمناخ الإجتماعى والسياسى الذى يعمل المشروع فى ظله . ونوضح ذلك كما يلى :

١ - التكنولوجيا :

تؤدى التكنولوجيا الحديثة وما يصاحب تطبيقها من وفورات وتحسين فى أساليب الإنتاج والإنتاجية وتطوير المنتجات إلى ارتفاع الكفاية الحدية للاستثمار وبفرض ثبات العوامل الأخرى فان إرتفاع مستوى التكنولوجيا يؤدى إلى انتقال منحنى الكفاية الحدية للاستثمار إلى اليمين . أى أن معدل الكفاية الحدية للاستثمار يزيد بزيادة إستخدام المشروع الأساليب التكنولوجية الحديثة.

٢ - المخزون من السلع الرأسمالية :

فى حالة زيادة رأس المال المستخدم فى عملية الإنتاج بنسبة تزيد عن نسب زيادة بقية عناصر الإنتاج الأخرى فإن ذلك يؤدى إلى انخفاض الإنتاجية الحدية لرأس المال (بفرض ثبات العوامل الأخرى) . وبذلك فان منحنى الكفاية الحدية للاستثمار يتجه ناحية اليسار وهو ما يعنى أن زيادة المتاح فى المشروع من مخزون السلع الرأسمالية يؤدى إلى انخفاض الكفاية الحدية للاستثمار

٣ - السياسة الضريبية :

تؤدى أية اعفاءات ضريبية سواء من الضرائب على الأرباح التى يحققها المشروع أو إعفاءات لنفقات أو بنود معينة من الضرائب مثل إعفاء الإحلال والتجديد أو نفقات البحوث والتنمية والتطوير ، أو نفقات فى شكل تبرعات أو إعانات للغير . . إلخ ، إلى زيادة الدخل الحقيقى للمشروع . ويترتب على ذلك إتجاه منحنى الكفاية الحدية الاستثمار إلى اليمين أى أن الحوافز الضريبية تؤدى زيادة الكفاية الحدية للاستثمار .

٤ - سيكولوجية رجال الأعمال :

حيث تختلف تصرفات رجال الأعمال تبعاً لتكوين شخصية كل منهم فان القرار الاستثماري والنظرة إلى المستقبل تؤثر بدورها على الكفاية الحدية للاستثمار . كما أن هناك من رجال الأعمال من يقبل على المخاطرة دون مبالاة ، ومنهم من يعزف كلية عنها . ومن ثم فان المستثمر الذى لديه حب المغامرة يقل لديه الخطر المحتمل عن المستثمر المحافظ أو العزوف عن المخاطره وبذلك فان المستثمر المغامر يقدم على زيادة حجم الاستثمار ويتبع ذلك انخفاض الكفاية الحدية للاستثمار فى المشروع الذى يديره وذلك على عكس المستثمر الذى ليس لديه حب المغامرة أو المخاطرة .

٥ - المناخ الإجتماعى والسياسى :

نظراً لأن الحوادث الإجتماعية والسياسية كالاضطرابات والاغتيالات أو الاوبئة أو المنازعات الطائفية ، أو موت أحد الزعماء أو انتخاب حكومة عرفت بالشدة والعنف فى معالجة الأمور أو إنتخاب أعضاء برلمان ذوى ميول رأسمالية أو إشتراكية . . إلخ تؤدى إلى تأثر حجم الإستثمار بالانخفاض أو الزيادة فى حالات دون الأخرى ، فان معدل الكفاية الحدية للاستثمار يتأثر هو الآخر تبعاً لزيادة أو نقص حجم الإستثمار وفقاً للعلاقة العكسية السابق شرحها فى الصفحات السابقة .

(ب) سعر الفائدة :

أوضحت الدراسات الإقتصادية الكينزية أن الإستثمار هو دالة لسعر الفائدة بمعنى أن تغير سعر الفائدة يؤدى إلى تغير حجم الاستثمار . إذ يعتبر سعر الفائدة بمثابة عائد على الاستثمار للمشروع فاذا كان هذا العائد مرتفعا

زاد إقبال المشروعات على إستثمار جانب مما لديها من نقود سائلة فى شكل ودائع دائنة بالجهاز المصرفى للحصول على عائد مرتفع والعكس صحيح مع مراعاة أن خفض سعر الفائدة يؤدى إلى زيادة الإستثمار .

وقد أوضح كينز أن الأرصدة النقدية العاطلة تتأثر كثيراً بتغيرات سعر الفائدة ، وأن حالة عدم التوازن التى تحدث فى الاقتصاد القومى أحيانا ترجع إلى أن التفضيل النقدى عند المستويات الدنيا لسعر الفائدة يكون شديد المرونة . ويعنى ذلك أنه بعد حد معين من الانخفاض فى سعر الفائدة يصعب خفض سعر الفائدة ، ومن ثم تتعذر زيادة حجم الإستثمار وبذلك فانه يمكن القول بأن هناك علاقة عكسية بين سعر الفائدة والأرصدة العاطلة .

وقد أشار الإقتصادى (رادكليف) إلى أن هناك علاقة بين سعر الفائدة واتجاهات الإستثمار وهو ما يعنى أن سعر الفائدة يؤثر على نوعية الإستثمار . كما أشار أيضا إلى العلاقة بين قيمة السندات وسعر الفائدة حيث يعنى إنخفاض سعر الفائدة إرتفاع قيمة السندات وبالتالى إرتفاع السيولة وتشجيع الإستثمار ، وهو ما اجتهد (كينز) فى توضيحه أيضاً .

وعلى صعيد الدراسات العملية أو التطبيقية تبين أن هناك عوامل تؤثر على حجم الإستثمار أو الطلب على الإستثمار أكثر أهمية من سعر الفائدة مثل توافر المواد الخام والمستلزمات أو السلع الوسيطة ، وتوافر الأيدى العاملة الماهرة بتكلفة قليلة ، والمنافسة بين المستثمرين وبعضهم البعض .

وقد دفع هذا الاتجاه كثيراً من المفكرين الإقتصاديين أتباع المدرسة الكلاسيكية الجديدة إلى القول بأن سعر الفائدة شأنه شأن الحصان الذى يمكنك

أن تقوده إلى البحر أو المجرى المائى ولكنك لا تستطيع إجباره على الشرب. وهو ما يعنى أنه فى حالة إنخفاض سعر الفائدة على الاقتراض مثلا فليس بالضرورة أن يؤدى ذلك إلى زيادة حجم الإستثمار . كما أن زيادة سعر الفائدة الدائنة على الودائع ليس من الضرورى أن تؤدى إلى زيادة الإستثمار إذا ما كانت هناك عوامل أخرى أكثر أهمية من سعر الفائدة .

وقد أشارت إحدى الدراسات إلى أن الأرباح هى العامل الرئيسى الذى يؤثر على حجم الإستثمار وليس سعر الفائدة الذى يعتبر هاما فقط فى مجالات صناعات البناء والسكك الحديدية وإنتاج السلع الأخرى المعمرة .

وقد قسم الإقتصادى (تنبرجن) الاستثمار إلى ثلاثة أقسام هى :

١ ـ المصانع والآلات .

٢ ـ المبانى الإنشائية .

٣ ـ المخزون من السلع .

وتبين من دراساته أن سعر الفائدة له تأثير واضح على الإستثمار فى إقامة المصانع وشراء الآلات . أما بالنسبة للاستثمار فى المخزون من السلع فانه يتوقف على المبيعات وتغيرات الأسعار وسعر الفائدة فى الأجل القصير .

وفيما يتعلق بالاستثمار فى مجال المبانى الإنشائية فان أثر الدخل يفوق أثر سعر الفائدة وغيره من العوامل الأخرى مثل قيمة الإيجار وتكاليف البناء والعدد الإجمالى للمبانى السكنية وحجم الأسرة فى المجتمع المتوسط . . . إلخ .

وأوضحت دراسات اقتصاديه أخرى أن أرباح الأسهم تعتبر أهم المؤثرات على الطلب على الاستثمار وهو ما يعنى أن زيادة الأرباح تؤدى إلى انخفاض الأرصدة النقدية العاطلة كما أن نقص الأرباح يمكن أن يؤدى إلى زيادة الأرصدة النقدية العاطلة .

ويلاحظ وجود عوامل أخرى يمكن أخذها فى الحسبان مثل حجم الأصول الرأسمالية المتاحة للمشروع أو الثروة السائلة لدى رجال الأعمال باعتبار أن السيولة ليست النقدية فقط وإنما كافة ما يمكن تحويله إلى نقود . إذ أن العلاقة بين الاستثمار والمخزون علاقة عكسية بمعنى أن زيادة المخزون من رأس المال تؤدى إلى انخفاض حجم الاستثمارات الجديدة وهو ما يقلل أيضاً من أهمية سعر الفائدة فى تغيير حجم الاستثمار .

(ج) سعر الخصم :-

تعرز أهمية سعر الخصم فى مجال التأثير على حجم الاستثمار فى حقيقة عدم ثبات قيمة النقود طوال فترة حياة عمر المشروع الصناعى أو العمر الإفتراضى له . إذ غالباً ما يؤدى اتجاه المستوى العام للأسعار إلى إرتفاع أو انخفاض قيمة الجنيه من واحد جنيه إلى جنيه مثلا بعد سنة وإلى نحو ٨٥ قرشا بعد سنتين وهكذا .

ويتحدد سعر الخصم فى ضوء تغييرات سعر الفائدة وتغيرات قيمة النقود ويؤثر سعر الخصم على حجم الاستثمار بنفس الدرجة التى يؤثر بها سعر الفائدة فى هذا الشأن . إذ يلاحظ وجود علاقة عكسية بين سعر الخصم وحجم الاستثمار بمعنى أنه فى حالة انخفاض سعر الخصم يتجه حجم الاستثمار إلى الإرتفاع والعكس بالعكس طالما أن سعر الخصم يمثل تكلفة على القيمة الصافية للتدفقات النقدية للمشروع الصناعى .

ولا يخفى أثر سعر الخصم على حركة الأوراق التجارية وتوفير سيولة مريحة للمتعاملين تؤثر على حجم المعاملات وعلى قراراتهم الاستثمارية . إذ يؤدى إنخفاض سعر الخصم إلى زيادة الإقبال على التعامل فى الأوراق التجارية والحصول على قيمتها الحالية قبل موعد استحقاقها من البنوك التجارية وتشجيع الاستثمار . ويحدث العكس فى حالة إرتفاع سعر الخصم الذى يعقبه تطورات انكماشية لدى كافة المشروعات

(د) الحوافز المقدمة من الحكومة إلى المشروعات الصناعية :-

وقد تقدم الحكومة بعض الحوافز المشجعة على الاستثمار فى مجال الصناعة إلى بعض المشروعات الصناعية الجديدة أو بعض المشروعات الصناعية القائمة بهدف حثها على مواصلة الإنتاج الصناعى أو التوسع فيه أو لتشجيع بعض الأنواع من الصناعات الهامة للتنمية الاقتصادية وليس كل مشروعات الصناعة .

ومن أمثلة تلك الحوافز ما يلى :-

١ - الإعفاءات الضريبية المؤقتة كأن تمنح الحكومة بعض الصناعات إعفاء لمدة ٥ سنوات أو لمدة ٨ سنوات أو غيرها تبعاً لأهمية الصناعة . ويكون الإعفاء من الضريبة على الأرباح أو من الضريبة على توزيعات أرباح الأسهم الموزعة على المكتتبين فى رأس المال. أو غير ذلك من الضرائب المباشرة أو من الضرائب غير المباشرة التى يؤدى وجودها أو فرضها إلى خفض الطلب على منتجاتها وهبوط إيرادات مبيعاتها للجمهور .

٢ - الإعفاءات من الرسوم الجمركية التى تستحق على الواردات من السلع الوسيطة أو المواد الخام أو تامة الصنع التى يستوردها المشروع الصناعى

من الخارج واللازمة لأداء النشاط الاقتصادى داخل المشروع . وكذلك الاعفاءات من رسوم الصادر التى قد تستحق على تصدير منتجات المشروع الصناعى إلى خارج البلاد .

٣ - الاعفاءات الجزئية لبعض نفقات البحوث والتنمية والصيانة مثلا أو نفقات الإحلال للآلات والمعدات المتقادمة بنسبة معينة من ضرائب الأرباح . وذلك لتشجيع المشروعات الصناعية على تطوير منتجاتها ورفع كفاءة الأداء الاقتصادى بها ودفع التنمية الاقتصادية إلى الأمام . وقد يكون الاعفاء الضريبى فى هذه الحالة لمرة واحدة طوال حياة المشروع أو كل عام ، أو عندما يحدث الاحلال . . . إلخ .

٤ - تحديد سعر صرف مشجع للصناعة على جذب الاستثمارات الأجنبية وتحويل الفوائض أو الأرباح بالنقد الأجنبى إلى الخارج وتشجيع الصادرات أيضاً . وفى هذه الحالة تقوم الدولة بالغاء أو عدم فرض أية رقابة على النقد الأجنبى أو التعامل فيه .

٥ - تقديم دعم نقدى لبعض المشروعات الصناعية الهامة من ميزانية الدولة لتشجيع تلك المشروعات على الاستمرار فى الإنتاج أو التوسع فى الصناعات التصديرية للحصول على عملات صعبة للدولة وعلاج عجز ميزان المدفوعات مع العالم الخارجى .

٦ - منح المشروعات الصناعية أراضى مخفضة الأسعار أو مجانية لإقامة الموقع للمشروع أو مد المرافق المختلفة إلى المنطقة الصناعية مجاناً . وكذلك منح المشروعات الصناعية بعض التسهيلات مثل حقوق الامتياز أو التراخيص المجانية . . . إلخ .

٧ - إعطاء المشروعات الصناعية الحرية الكاملة فى تحديد حجم العمالة بها والأجور المدفوعة لها وكذلك حرية تحديد أسعار بيع منتجاتها بما يتناسب مع ظروف السوق الحرة دون تدخل من السلطات الحكومية فى ذلك .

٨ - تقديم الخبرة الفنية الحكومية لمعاونة المشروعات الصناعية فى تدريب العاملين بها ورفع كفايتهم الإنتاجية دون مقابل مادى أو مقابل رسوم زهيدة .

٩ - تحديد أسعار فائدة منخفضة على القروض التى يحصل عليها القطاع الصناعى من الجهاز المصرفى . أو وضع حد أقصى ملائم لسعر الفائدة المدينة لتشجيع المشروعات الصناعية على التوسع فى الاستثمار وتطوير المنتجات الصناعية تكنولوجيا .

ثالثا :- التكاليف والإيرادات الاستثمارية للمشروع الصناعى :-

(ا) التكاليف الاستثمارية :-

تعرف التكاليف الاستثمارية بأنها النفقات التى تنفق على الإحتياجات المبدأية للمشروع لأكثر من سنة خلال العمر الإنتاجى أو الاقتصادى للمشروع الصناعى وذلك حتى يبدأ المشروع أعماله ويزاول نشاطه الإنتاجى حتى نهاية دورة التشغيل الأولى .

وتنقسم التكاليف الاستثمارية إلى :-

- تكاليف استثمارية ثابتة أو طويلة الأجل وتشمل :-

- تكاليف استثمارية ملموسة .

- تكاليف استثمارية غير ملموسة.

- تكاليف استثارية قصيرة الأجل وتشمل :-

- رأس المال العامل اللازم لدورة التشغيل الأولى من عمر المشروع
وتشتمل التكاليف الإستثمارية الثابتة الملموسة على :

١ - تكاليف شراء الأرض المقام عليها المشروع وإصلاحها وإعدادها بالشكل المناسب لعملية الإنتاج والتوزيع بعد ذلك .

٢ - المباني والإنشاءات والمرافق مثل مبنى المصنع ومبنى الإدارة وجراج السيارات والمخازن والورش . . إلخ .

٣ - تكاليف الآلات والمعدات والأجهزة شاملة تكاليف النقل البحرى والبرى والجوى والتأمين والضرائب الجركية وتكاليف تجربة الآلات والمعدات والأجهزة .

٤ - المكاتب والأثاث والمفروشات :

وهى نفقات تأسيس المكاتب والمخازن وغيرها من دواليب ومفروشات ومكاتب وكراسى وكسوة الأرضيات والآلات الكاتبة والماكينات الحاسبة . . إلخ . وذلك فضلا عن نفقات تركيب وإعداد كافة تلك الأشياء .

٥ - الأدوات المساعدة :

وتشمل نفقات الموازين وأدوات الورش وصهاريج المياه وماكينات رفع الماء بالكهرباء . . إلخ من الأدوات المساعدة للعمليات الصناعية .

٧ - إحتياطيات الطوارىء وارتفاع الأسعار :

وهى المبالغ المخصصة لمقابلة أى تكاليف أو نفقات طارئة أثناء فترة التأسيس مثل نفقات إختبارات إضافية للتربة التى يقام عليها موقع المشروع أو نفقات تعويضات وغرامات إشغالات الطرق وتعطيل المرور . إلخ .

وبالنسبة للمشروعات التى يستغرق زمن إنشاؤها أكثر من سنة فمن المتوقع غالباً إرتفاع الأسعار المتعلقة ببنود التكاليف الإستثمارية الثابتة وهو ما يتطلب تخصيص بعض المبالغ أو الإعتمادات لمقابلة إرتفاع الأسعار فى ضوء التوقعات الخاصة بالأسعار الجارية المحلية والخارجية وأسعار تكاليف نقل وشحن وتخزين وتأمين وصول الآلات والمعدات الرأسمالية فى المستقبل .

التكاليف الإستثمارية غير الملموسة (طويلة الأجل) :

وتشمل التكاليف الخاصة بالبنود المعنوية (بنود إستثمارية غير منظورة) وتنقسم إلى :

١ - تكاليف إستثمارية غير ملموسة ليس لها قيمة بيعية مثل :

- تكاليف التجارب والفحوص الأولية لفكرة المشروع الصناعى .

- تكاليف التوثيق والنشر وأتعاب المحامين والمستشارين خلال فترة التأسيس .

- تكاليف دراسات الجدوى الإقتصادية قبل التشغيل العادى .

- تكاليف التعريف بالمشروع فى المراحل الأولى من الإنشاء - الدعاية والإعلان - الحفلات الهدايا . . إلخ .

- فوائد القرض (طويلة الأجل) خلال مرحلة التشغيل الأولى أو خلال مرحلة التأسيس .

- تكاليف إعداد العمالة قبل الإنشاء وتكاليف دراسة عروض توريد الاصول والمستلزمات وتعتبر المبالغ المنفقة على كافة تلك البنود نفقات غارقة لا يمكن إستردادها بالبيع للغير ويتحقق منها فائدة المشروع خلال كافة سنوات عمره الإنتاجى وليس خلال مرحلة التأسيس فقط . ويطلق على كافة تلك النفقات بأنها إنفاق على أصول معنوية .

٢ - تكاليف إستثمارية غير ملموسة لها قيمة بيعية :

(أ) مثال ذلك حقوق التأليف والنشر ووثائق التصميمات الهندسية ، وقوائم مواصفات الآلات والمنتجات والمستلزمات .

ويلاحظ أن كافة تلك البنود يجوز بيعها للغير وبصفة خاصة تلك البنود التى يمكن أن يتحقق من إستخدامها نفع عام المشروعات الصناعية الأخرى .

(ب) ومن التكاليف الإستثمارية غير الملموسة وذات قيمة بيعية حق المعرفة (Know How) .

وهو الحق الذى يمكن الحصول عليه لتأسيس مشروع صناعى بأساليب تكنولوجية حديثة حيث يقدم المورد لآلة معينة مثلا مع الآلة خلاصة البحوث وأسرار معرفة التركيب والتشغيل . . إلخ .

ويمكن للمشروع الحصول على قيمة أو مقابل إتاحة المعرفة التكنولوجية

الغير أو بيعها له ما لم تتقادم أو تصبح معروفة للجميع أو للعاملين أو القائمين على تشغيل صناعة ما فى مجال معين .

(ج) الإتاوة :

وتمثل حق إمتياز يتيح الحصول على خبرة تشغيل معينه لها صلة بالنواحى الفنية للعمليات الإنتاجية سواء دفعت الاتاوة دفعة واحدة ووحيدة خلال مرحلة الإنشاء ، أو دفعت على أقساط سنوية تتناسب مع نتائج الأعمال .

ويلاحظ أن هذا البند من النفقات الإستثمارية لا تكون له قيمة بيعية إلا إذا سمحت شروط التعاقد بذلك وفى حالة ما إذا كانت الاتاوة مرتبطة ببراءة إختراع صناعى قابلة للتداول بموافقة صاحب الإختراع .

(د) العلامة والاسم التجارى :

وتعتبر التكاليف المدفوعة للحصول على اسم ذو شهرة معينة أو علامة تجارية معروفة وموثوق بها نفقات إستثمارية غير ملموسة يمكن الحصول على قيمة أو مقابل نظير بيعها إذا سمح بذلك صاحب العلامة التجارية أو صاحب الإسم المشهور والذى قام ببيعها إلى المشروع الصناعى .

التكاليف الإستثمارية قصيرة الأجل (المتغيرة) :

ويقصد بها التكاليف الإستثمارية فى رأس المال العامل خلال مرحلة الإنشاء. أى نفقات شراء الأصول المتداولة مثل :

ـ المخزون من الخامات والمستلزمات والسلع نصف المصنوعة . . إلخ خلال مرحلة الإنشاء .

- النقدية : المتاحة فى الصندوق والبنك لحساب المشروع الصناعى واللازمة للانفاق على الأجور والمرتبات والرسوم الجركية والتراخيص والإنارة والتدفئة والإيجارات ، وذلك خلال فترة إنشاء المشروع قبل التشغيل العادى (تقدر بالنسبة للمشروعات الصناعية عادة بنحو ثلاثة شهور إلى ستة شهور) :

ونظراً لأهمية تلك البنود فى مرحلة التأسيس وتوقف بدء الإنتاج عليها فإن رأس المال العامل فى هذه الحالة يعتبر من بنود التكاليف الإستثمارية قصيرة الأجل ، وعادة ما يتم توزيع مستلزمات المشروع من الأصول المتداولة وفقاً لفترة الاحتياج إليها وبذلك يتضح ما يتعلق منها بمرحلة التأسيس أو قبل التشغيل العادى وهو ما يعتبر من النفقات أو التكاليف الإستثمارية فقط أما ما عداه فيعتبر من التكاليف الجارية التى تمول من إيرادات المبيعات (تمويل ذاتى) .

ب - الإيرادات الرأسمالية أو الاستثمارية :

تشتمل الإيرادات الرأسمالية على رأس المال المملوك ، والقروض طويلة الأجل ، والقروض قصيرة الأجل

(أ) رأس المال المملوك ويشمل :

١ - حصص الشركاء العينية مثل ما يقدمه الشركاء من أراضى أو مبانى أو وسائل نقل ، أو آلات . . . إلخ .

٢ - الحصص النقدية سواء بالعملات المحلية أو الأجنبية .

٣ - الحصص المعنوية أو حصص التأسيس وهى ما يمنح لشريك ذو

خبرة ومعرفة ودراية بالاشراف على الانشاء والادارة وله شهرة أو يتمتع بثقة المتعاملين معه فى مجال الصناعة. وفى هذه الحالة يطلب المشروع من ذلك الشخص أن يكون شريكا فى المشروع مع تقدير مقابل معين لما لديه من خبرات ومهارات وسمعة كحصة فى رأس المال دون أن يقدم نقود أو حصة عينية .

٤ - حصص الملكية : ويقصد بها ما يقدمه صاحب حق المعرفة أو الانارة من حقوق للمشروع وتقدر له قيمة تعتبر مساهمة من صاحب المعرفة أو الاتاوة فى رأس مال المشروع دون أن يدفع أية نقود أو حصص عينية أو غيرها .

(ب) القروض الاستثمارية طويلة الأجل :

وهى القروض التى عادة ما يكون أجل سدادها أكثر من سنة مالية واحدة . وقد تكون بسعر فائدة منخفضة ، وفترة سماح طويلة يدفع المقترض خلالها الفوائد فقط دون سداد أية أقساط . ومن الممكن أن تكون القروض طويلة الأجل قروضاً عينية للمشروع الصناعى مثل إستخدام مبلغ القرض فى توريد آلات للمشروع بمعرفة المقرض بدلا من تقديم مال نقدى .

(ج) القروض الاستثمارية قصيرة الأجل :

وتختلف القروض قصيرة الأجل عن القروض طويلة الأجل من حيث فترة السداد والتى تكون قصيرة فى حالة القروض قصيرة الأجل أى فى حدود سنة ويكون سعر الفائدة عليها أكثر إرتفاعا منه فى حالة القروض الطويلة الأجل . لذلك فقد لا تكون هناك حاجة إلى القروض قصيرة الأجل فى حالة كفاية القروض طويلة الأجل وخاصة إذا كانت تلك القروض

الأخيرة فى شكل نقدى وكافية لتمويل رأس المال العامل خلال فترة إنشاء المشروع ، وكذلك إذا ما كان رأس المال المملوك كافيا بذاته لتمويل كافة متطلبات الإنشاء فى المراحل الأولى من حياته .

ويتحدد الهيكل الأمثل للايرادات الرأسمالية تبعاً لظروف كل صناعة والعوامل الإقتصادية والتكنولوجية ، وإيجابيات وسلبيات السياسات الحكومية فى مجال الصناعة . . إلخ .

أسس تقييم المشروعات الصناعية :

هناك عدة أسس أو معايير لتقييم إستثمارات المشروعات الصناعية منها ما يتعلق بتقييم الربحية التجارية ومنها ما يتعلق بتقييم الربحية الإجتماعية أو القومية ، ونوضح كافة تلك المعايير كما يلى :

(أ) معايير تقييم الربحية التجارية :

أهم المعايير المستخدمة هو :

- معيار فترة الإسترداد .
- معيار معدل العائد على رأس المال .
- معيار القيمة الحالية للايرادات المتوقعة .
- معيار معدل العائد الداخلى .
- معيار معدل العائد إلى التكلفة .
- معيار معدل صافى العائد إلى التكلفه .

وفيما يلى توضيح لكافة تلك المعايير : ـ

١ ـ معيار فترة الإسترداد : ـ

ويقصد بفترة الاسترداد تلك الفترة الزمنية التى تستغرق لإسترداد الإنفاق الرأسمالى أو الاستثمار المبدأى لإنشاء المشروع الصناعى من خلال صافى المكاسب أو العوائد النقدية الناتجة من هذا الانفاق .

ولحساب فترة الإسترداد يجب حساب الفرق بين التدفقات النقدية الداخلة (إيرادات) والتدفقات النقدية الخارجة (تكاليف) وهو ما يعنى حساب الربح السنوى للمشروع (بعد خصم الضرائب وقبل الاهلاك) . والخطوة التالية هى قسمة قيمة الاستثمار المبدأى على متوسط الربح السنوى للمشروع خلال فترة حياته الإنتاجية المتوقعة .

مثـال : ـ

فيما يلى بيان بإيرادات وتكاليف أحد المشروعات . والمطلوب حساب فترة الإسترداد إذا علمت أن استثمـارات المشروع بلغت نحو نصف مليون جنيه وأن التـكاليف الـكلية لا تتضمن الإهلاك كما أن المشروع معفى من الضرائب كلية طوال حياته الانتاجية .

السنوات	الايرادات	التكاليف	الربح السنوى النقدى
١٩٨٣	٢٢٥ر٠٠٠	١٧٥ر٠٠٠	٥٠ر٠٠٠
١٩٨٤	٣٥٠ر٠٠٠	٢١٠ر٠٠٠	١٤٠ر٠٠٠
١٩٨٥	٣٢٠ر٠٠٠	١٥٠ر٠٠٠	١٧٠ر٠٠٠
١٩٨٦	٣٦٠ر٠٠٠	٢٢٠ر٠٠٠	١٤٠ر٠٠٠
١٩٨٧	٣٤٠ر٠٠٠	٢٢٠ر٠٠٠	١٢٠ر٠٠٠
١٩٨٨	٣٨٥ر٠٠٠	٢٤٠ر٠٠٠	١٤٥ر٠٠٠

الحـــل

متوسط الربح السنوى =

$$\frac{٥٠ر٠٠٠ + ١٤٠ر٠٠٠ + ١٧٠ر٠٠٠ + ١٤٠ر٠٠٠ + ١٢٠ر٠٠٠ + ١٤٥ر٠٠٠}{٦}$$

$$= \frac{٧٦٥ر٠٠٠}{٦} = ١٢٧ر٥٠٠ \text{ ج}$$

فترة الاسترداد $= \frac{٥٠٠ر٠٠٠}{١٢٧٥٠٠} =$ ٣ر٩ (ثلاثة سنوات وتسعة أشهر)

= ٤ سنوات تقريباً .

ويمكن حساب فترة الاسترداد كما يلى : -

قيمة الاستثمار الأصلى أو المبدئى	٥٠٠ر٠٠٠
- الربح النقدى فى السنة الأولى	٥٠ر٠٠٠
الباقى	٤٥٠ر٠٠٠
- الربح النقدى فى السنة الثانية	١٤٠ر٠٠٠
الباقى	٣١٠ر٠٠٠
- الربح النقدى فى السنة الثالثة	١٧٠ر٠٠٠
الباقى	١٤٠ر٠٠٠
- الربح النقدى فى السنة الرابعة	١٤٠ر٠٠٠
الباقى	صفر

إذن فترة الاسترداد = ٤ سنوات (نفس النتيجة السابقة) .

ويعاب على معيار فترة الاسترداد أنه يتجاهل معدلات الأرباح المحققة فى المشروع بعد فترة الاسترداد رغم توقف القيمة الحقيقة للشروع على عدد السنوات التى يتحقق خلالها عائد وهو ما يعنى إمكانية اختيار أو الموافقة على استثمارات أقل كفاءة .

ويلاحظ أيضاً أنه فى حالة وجود عدة بدائل لمشروعات صناعية تتساوى فى فترة الاسترداد فإنه تكون هناك حاجة إلى معايير جديدة خلاف فترة الاسترداد للتقييم المطلوب .

٢ - معيار معدل العائد على رأس المال المستثمر : -

والمقصود به نسبة صافى الربح إلى رأس المال المستثمر . وصافى الربح فى هذه الحالة يعنى الربح الصافى بعد خصم كافة التكاليف والإهلاك والضرائب ويلزم لتطبيق هذا المعيار اختيار سنة قياسية عادية غير متحيزة .

مثال :

إذا كانت قيمة إستثمارات أحد المشروعات الصناعية ٥٠٠ر٠٠٠ ألف ج ورأس المال المملوك فى صورة أسهم يبلغ نحو ٣٠٠ر٠٠٠ ألف جنيه وصافى الربح بعد خصم الضرائب يساوى ٤٠ر٠٠٠ ألف جنيه . المطلوب حساب معدل العائد على رأس المال المستثمر ومعدل العائد على أموال المساهمه .

الحـل

معدل العائد على رأس المال المستثمر $= \frac{٤٠ر٠٠٠}{٥٠٠ر٠٠٠} =$ ٨ ٪

معدل العائد على أموال المساهمة $= \frac{٤٠ر٠٠٠}{٣٠٠ر٠٠٠} =$ ١٣ر٣ ٪

ولاستخدام هذه المعادلات للحكم على كفاءة الإستثمار يمكن معرفة سعر الفائدة السائد فى السوق والذى يمكن الحصول عليه فى حالة إيداع النصف مليون جنيه فى البنوك . فإذا كان معدل العائد أكبر من سعر الفائدة فإن الاستثمار يكون مجديا ويجب قبوله والعكس صحيح كما أنه فى حالة وجود أكثر من بديل مثل (أ) ، (ب) ، (ج) فانه من الممكن المفاضلة بينهم على أساس مقارنة المعدلات المستخرجة لكل منهم واختيار أعلى المعدلات للتوصية بتنفيذه .

٣ ـ معيار القيمة الحالية للايرادات المتوقعة :

وتقوم فكرة هذا المعيار على خصم قيمة التدفقات النقدية خلال الفترة المقدرة لعمر المشروع للتغلب على أثر الأسعار فى خفض القوة الشرائية

النقود حيث تهبط قيمة الجنيه مثلا مع وجود حالة تضخم أو إرتفاع فى المستوى العام للأسعار . وذلك لمعرفة القيمة الحالية للايرادات .

وتتلخص الطريقة فى أنه بعد حساب القيمة الحالية لصافى التدفق النقدى يطرح قيمة الاستثمار المبدئى منه فاذا كانت النتيجة موجبة يكون الاستثمار مجديا وذو كفاءة عالية والعكس صحيح إذا ما كانت نتيجة الحساب سالبة حيث تعجز الإيرادات المتوقعة (بعد إستبعاد أثر الأسعار) عن تغطية تكلفة الاستثمار المبدئى

مثال :

فيما يلى بيانات أحد المشروعات الصناعية والمطلوب إتخاذ قرار بخصوص قبول أو رفض تنفيذ هذا المشروع إذا علمت أن سعر الخصم على الأموال المستثمرة حدد بـ ٨ ٪ سنويا وأن التكلفة الاستثمارية للمشروع تبلغ نحو ١ر٢ مليون جنية تدفع فى بداية إقامة المشروع .

البيانات

السنوات	التكاليف (بالألف جنيه)	الإيرادات (بالألف جنيه)
١	٣٠٠	٦٠٠
٢	٤٠٠	٨٠٠
٣	٤٠٠	١٢٠٠
٤	١٥٠	٢٠٠
المجموع	١ر٢٥٠ ج	٢٨٠٠ ج

الحـــل

السنوات		صافى التدفق النقدى (بالألف جنيه)	القيمة الحالية للجنيه عند ٨٪ سنويا	القيمة الحالية لصافى التدفق النقدى
١	+	٣٠٠	٩٢٦ر	٢٢٧ر٨٠٠
٢	+	٤٠٠	٨٥٧ر	٣٤٢ر٨٠٠
٣	+	٨٠٠	٨٩٤ر	٦٣٥ر٢٠٠
٤	+	٥٠	٧٣٥ر	٣٦ر٧٥٠
			المجموع	١ر٢٩٢ر٥٥٠

صافى القيمة الحالية = ١ر٢٩٢ر٥٥٠ - ١ر٢٠٠ر٠٠٠ = (+) ٢٩٢٥٥٠

وبما أن النتيجة موجبة (صافى التدفق النقدى سنويا أكبر من قيمة الاستثمار المبدئى) فانه يمكن التوصية بقبول تنفيذ هذا المشروع الصناعى .

٤ - معيار معدل العائد الداخلى :

يعرف معدل العائد الداخلى المشروع الصناعى بأنه سعر الخصم الذى يجعل القيمة الحالية لصافى التدفقات النقدية المتوقعة من الاستثمار المقترح مساوية للقيمة الحالية للاستثمار المبدئى .

وللحكم على مدى كفاءة المشروع يلزم مقارنة سعر الفائدة السائد فى السوق بمعدل العائد الداخلى المحسوب فاذا كان معدل العائد الداخلى أكبر من سعر الفائدة كان الاستثمار مربحا وكفء ، والعكس صحيح .

مثال :

فيما يلي بيانات أحد المشروعات الصناعية والتي أنفقت نحو ١٣٠ ألف جنيه إستثمار مبدئي وتقدر صافي تدفقاته النقدية بنحو ٢٠٠ ألف جنيه خلال عمره الافتراضي موزعة كما يلي :

السنوات	صافي التدفقات النقدية بالألف ج	القيمة الحالية للجنيه				القيمة الحالية لصافي التدفق النقدي			
		١٠ ٪	١٥ ٪	٢٠ ٪	٢٥ ٪	١٠ ٪	١٥ ٪	٢٠ ٪	٢٥ ٪
٠	(١٣٠)	١ر -	١ر -	١ر -	١ر -	(١٣٠)	(١٣٠)	(١٣٠)	(١٣٠)
١	٦٠	٩٠٩ر	٨٧٠ر	٨٣٣ر	٨٠٠ر	٥٤ر٥	٥٢ر٣	٤٩ر٩	٤٨ر-
٢	٥٠	٨٢٦ر	٧٥٦ر	٦٩٤ر	٦٤٠ر	٤١ر٣	٣٧ر٨	٣٤ر٧	٣٢ر-
٣	٤٠	٧٥١ر	٦٥٨ر	٥٧٦ر	٥١٢ر	٣٠ر-	٢٦ر٣	٢٣ر١	٢٠ر٥
٤	٣٠	٦٨٣ر	٥٧٢ر	٤٨٣ر	٤١٠ر	٢٠ر٥	١٧ر٢	١٤ر٥	١٢ر٣
٥	٢٠	٦٢١ر	٤٩٧ر	٣٩٢ر	٣٢٨ر	١٢ر٤	٩ر٩	٧ر٨	٦ر٧
						+٢٧ر٧	+١٣ر٤	+ ٢	- ٧ر٥

النتائج السابقة توضح أن معدل العائد الداخلى للمشروع يبلغ نحو ٢٠ ٪ وهو المعدل الذى عنده يكاد يتساوى القيمة الحالية لصافى التدفقات النقدية المتوقعة خلال العمر الافتراضى للمشروع مع قيمة الإستثمار المبدئى .

وإذا فرضنا أن سعر الفائدة السائد فى السوق والذى تتعامل البنوك على أساسه يبلغ نحو ١٦ ٪ مثلا فإن هذا المشروع يعتبر من الإستثمارات الرابحة ويجب تنفيذه .

أما إذا فرضنا أن سعر الفائدة ٢٥ ٪ مثلا فحينئذ يكون الاستثمار فى هذا المشروع خاسراً ولا يجب تنفيذه وهكذا .

٥ - معدل العائد إلى التكلفة :

يحسب هذا المعدل على أساس حساب القيمة الحالية للايرادات ، والقيمة الحالية للتكاليف ونسبة الأول إلى الثانى كما يلى :

$$\text{معدل العائد إلى التكلفة} = \frac{\text{القيمة الحالية للعائد}}{\text{القيمة الحالية للتكلفة}} \qquad (١)$$

كما يمكن التوصل من هذه المعادلة إلى معدل صافى العائد إلى التكلفة كما يلى :

$$\text{معدل صافى العائد إلى التكلفة} = \frac{\text{الفرق بين القيمة الحالية للعائد والقيمة الحالية للتكاليف}}{\text{القيمة الحالية للتكاليف}} \qquad (٢)$$

وفيما يتعلق بالمعادلة رقم (١) لابد أن تكون النتيجة أكبر من واحد

صحيح لاعتبار أحد المشروعات الصناعية مربحاً ويمكن تنفيذه . أما بالنسبة للمعادلة رقم (٢) فإن المقارنة تتم بين عدة بدائل أ ، ب ، ج مثلا واختيار أكبر ناتج تزيد قيمته عن الصفر .

مثال :

قدمت إليك البيانات التالية عن التدفقات النقدية المتوقعة لاثنين من المشروعات الصناعية خلال عمرها الإنتاجى والمطلوب حساب معدل العائد إلى التكلفة إذا علمت أن القيمة الحالية للجنيه تحسب عند سعر خصم ١٠ ٪ سنويا .

السنوات	التدفقات النقدية بألف ج		القيمة الحالية للجنيه عند ١٠٪	القيمة الحالية للتدفقات النقدية	
	مشروع (١)	مشروع (٢)		مشروع (١)	مشروع (٢)
١	(٣٥٠)	(١٤٠)	١ر -	(٣٥٠)	(١٥٠)
٢	(٣٠٠)	(١٠٠)	٩٠٩ر	(٢٧٢ر٧)	(٩٠ر٩)
٣	(٢٠٠)	(٦٠)	٨٢٦ر	(١٦٥ر٢)	(٤٩ر٦)
٤	٢٥٠	١٧٥	٧٥٠ر	١٨٧ر٥	١٣١ر٢
٥	٤٥٠	٢٢٥	٦٨٣ر	٣٠٧ر٣	١٥٣ر٧
				(-) ٧٨٧ر٩	(-) ٢٩٠ر٥
				(+) ٤٩٤ر٨	(+) ٢٨٤ر٩
				(-) ٢٩٣ر١	(-) ٥ر٦

الحل

(١) مشروع رقم (١) : -

معدل العائد إلى التكلفة = $\frac{(+)\ ٤١٤ر٨}{(\ )\ ٧٨٧ر٩}$ = (-) ٦٢٧ر

لا يجوز قبول هذا المشروع لأن المعدل يقل عن الواحد الصحيح .

معدل صافى العائد إلى التكلفة = $\frac{(-)\ ٢٩٣ر١}{(-)\ ٧٨٧ر٩}$ = (-) ٣٧٢ر

(ب) مشروع رقم (٢) : -

معدل العائد إلى التكلفة = $\frac{٢٨٤ر٩}{(-)\ ٢٩٠ر٥}$ = (-) ٩٨١ر

رغم إنخفاض هذا المعدل عن واحد صحيح إلا أنه يعتبر مرتفعاً عنه بالنسبة للمشروع رقم (١) (يلاحظ إهمال الإشارات السالبة) ، ومن ثم فإنه فى حالة المفاضلة بين المشروع (١) والمشروع رقم (٢) باستخدام معدل العائد إلى التكلفة يمكن التوصية باختيار المشروع رقم (٢) إذا ما كانت هناك اعتبارات أخرى تبرر تحمل العائد المنخفض .

معدل صافى العائد إلى التكلفة = $\frac{(-)\ ٦ر٥}{(-)\ ٢٩٠ر٥}$ = ٠٢ر

وفى حالة المفاضلة بين المشروعين على أساس معدل صافى العائد إلى التكلفة يكون المشروع رقم (١) أفضل من المشروع رقم (٢) وهى نتيجة مغايرة لما توصلنا إليه باستخدام المعيار السابق .

معايير الربحية القومية : ـ

وهى الأسس التى يتم تقييم المشروع على أساسها للحكم على مدى نفع أو فائدة المشروع للاقتصاد القومى مثل أثر المشروع على ميزان المدفوعات : هل صادراته سوف تكون أكبر من وارادته ومن ثم تحقيق فائض فى النقد الأجنبى بميزان المدفوعات .

ومن ذلك أيضاً أثر المشروع على توظيف العمالة والدخول التى سوف يتقاضاها العمال فى الاقتصاد القومى ومن ثم حدوث رواج اقتصادى .

كما يمكن الحكم على المشروع فى ضوء الفرصه البديلة للاستثمار فى مشروع آخر أكثر ربحية من الناحية الاقتصادية من النشاط الذى سوف يزاوله المشروع .

ويلاحظ أن هناك بعض المشروعات التى قد يكون لها تكلفة اجتماعية عالية مثل تلوث الهواء بمنتجاتها أومصانعها وتلوث المياه أو حدوث أمراض معينة بين العاملين فى المشروع وما يتطلبه ذلك من نفقات رعاية صحية وغذائية واجتماعية . إلخ .

كما تجدر الإشارة إلى أن بعض المشروعات بطبيعتها قد يؤدى حجم إنفاقها إلى حدوث زيادة فى المستوى العام للأسعار المحلية ومن ثم حدوث ضغوط تضخمية تخل بعدالة توزيع الدخل القومى . بل أن بعض المشروعات

قد تستطيع جذب العمالة الماهرة من البنوك العامة والمصانع المملوكة للدولة (قطاع عام) مما يؤثر على حسن أداءها الاقتصادى ومن ثم حدوث خسائر أو عجز فى الموازنة العامة للدولة .. إلخ .

ويلاحظ أنه عند حساب بنود التكاليف والإيرادات المتوقعة من وجهة نظر الربحية القومية يجب استخدام ما يعرف بأسعار الظل .

سعر الظل :-

والمقصود بسعر الظل السعر الاقتصادى الذى يعبر عن تكلفة الفرصة البديلة عن المشروع على المستوى القومى . وهى تعبر عن الاختلافات أو الفروق بين مفهوم الربحية الخاصة ومفهوم الربحية الاجتماعية . ويرجع ذلك إلى أن ما قد يعتبر نافعاً للمشروع الخاص قد لا يكون كذلك من وجهه النظر القومية والعكس صحيح كذلك .

ويلاحظ أن أسعار الظل تعكس كذلك الندرة النسبية لبعض العوامل التى تحكم نشاط المشروع كالعمالة ، ورأس المال ، والنقد الأجنبى ، وذلك فى إطار أفضل تخصيص ممكن للموارد وعادة ما يوجد فروق جوهرية بين قيم أسعار الظل والأسعار الفعلية . بيد أن هذه الفروق تقل كلما ازدادت درجة التقدم الاقتصادى والتنمية الاقتصادية والاجتماعية ،

ويلاحظ أنه من الممكن أن تكون الأسعار الفعلية أكبر أو أعلى من أسعار الظل لأسباب عادة ما تكون غير اقتصادية ,

وبذلك فإنه بعد حساب سعر الظل يتم حساب التدفقات الداخلة والخارجة معدلة بأسعار الظل . كما يجرى حساب القيمة المضافة المحلية للمشروع الصناعى المقترح على أساس الفرق بين التكاليف والأعباء الجارية الممولة بعملة صعبة وتكاليف إستيراد كمية منتجات مساوية لما سوف ينتجه المشروع (مع إستبعاد آية مدفوعات تحويلية) . وذلك مع حساب قيم بنود التكاليف الاقتصادية بأسعار الظل.

الفصل الرابع

دالة الطلب على منتجات المشروع الصناعي

تمهيد

يقصد بدالة الطلب على منتجات المشروع الصناعى العوامل التى تؤثر على الطلب على تلك المنتجات ومن ثم فان العلاقة الدالية إنما هى علاقة سبب ونتيجة يتعلق السبب بالعوامل المؤثرة بينما تتعلق النتيجة بالتغيرات الحادثة فى الطلب على المنتجات .

وفى هذا المجال قد يثور تساؤل وهو هل هناك فرق بين العوامل المؤثرة على الطلب على المنتجات الصناعية وبين العوامل المؤثرة على الطلب على أية سلع أو خدمات سواء صناعية أم زراعية أم خدمات متنوعة . . إلخ ؟.

إن الإجابة عن هذا السؤال هى موضوع هذا المبحث ، وذلك يتطلب منا أخذ فكرة عن الأسواق بصفة عامة وعن خصائص الأسواق التى تتداول فيها المنتجات الصناعية بصفة خاصة ومن كافة ماسبق نخلص إلى حصر لأهم العوامل المؤثرة على الطلب على منتجات المشروعات الصناعية. وفى ختام هذا المبحث نوضح صورة موجزة عن أسواق المنتجات الصناعية فى مصر وطبيعة الطلب عليها والعوامل المؤثرة عليه .

أولا : فكرة عامة عن الأسواق ومحددات الطلب فيها :

سبق أن تعلمنا فى مبادىء علم الإقتصاد أن أسواق السلع والخدمات هى:

- سوق المنافسة الكاملة .
- سوق الإحتكار .
- سوق المنافسة الاحتكارية .
- سوق إحتكار القلة .

١ - سوق المنافسة الكاملة :

وتعرف المنافسة الكاملة بأنها المنافسة التى فى ظلها ينعدم وجود أية مؤثرات مباشرة أو غير مباشرة على قرارات البائعين أو المشترين ، ويعنى ذلك عدم قدرة أى منتج فرد على التأثير على أسعار البيع التى تحددها قوى العرض والطلب والتى ليس له سيطرة عليها . أى أن المنتج أو البائع يتلقى الأسعار ويتصرف على أساسها دون أن يحددها أو يؤثر فيها نظراً لبلوغ المنافسة أقصى درجاتها .

وقد وضع الإقتصاديون عدة شروط لوجود حالة المنافسة الكاملة هى :

(أ) وجود عدد كبير من المنتجين على نحو يكون فيه من الصعوبة على أى منتج أو بائع فرد أن يؤثر على المعروض الكلى من السلعة طالما أن إنتاجه أو مبيعاته لا تمثل إلا نسبة صغيرة من المعروض الكلى .

(ب) حرية دخول منتجين أو بائعين جدد إلى الأسواق دون أية قيود أيا كان نوعها وصفة واضعها . إذ قد توجد بعض القيود الموضوعة بواسطة السلطات الحكومية وتؤثر على حرية دخول منتجين جدد أو بائعين جدد فى الاسواق ، وقد تكون القيود بمعرفة نقابات مختلفة أو إتحادات تجارية أو صناعية أو قيود يضعها بعض المنتجين ذوى النفوذ فى سوق معين أو منطقة جغرافية معينة .

وتجدر الإشارة فى هذا الشأن إلى أن ما تضعه الحكومة فى بعض الأحيان من شروط للسماح للمنتجين باقامة المشروعات مثل بعض التراخيص والرسوم والدراسات الخاصة بالجدوى الاقتصادية . إلخ لا تعتبر من القيود التى تمنع من دخول منتجين جدد طالما أنها تطبق على الجميع دون استثناءات وطالما أنه سبق تطبيقها على المنتجين الموجودين فعلا فى الأسواق .

(ج) يشترط لتحقيق المنافسة الكاملة فى الأسواق تجانس السلعة المنتجة أو المطروحة للبيع تجانساً تاماً أو مطلقا . ويعنى ذلك أن المشترى يجد أمامه سلعة ذات مواصفات وشروط بيع متطابقة لدى كافة البائعين بحيث لا يكون هناك سبب جوهرى يجعله يفضل التعامل مع منتج أو بائع دون الآخر .

(د) أن يكون البائعين والمشترين أو المتعامل جميعاً فى السوق على علم تام بكافة ظروف السوق مثل الكميات المعروضة من السلعة وحجم الطلب الكلى عليها والأسعار السائدة . إلخ .

(هـ) إنعدام تكافة النقل :

وذلك لتأثير تكافة النقل على الأسعار والإخلال بمبدأ المنافسة نتيجة تفاوت تلك التكافة من منتج إلى آخر .

ويتضح من كافة الشروط المذكورة أن حالة المنافسة الكاملة إنما هى حالة نظرية بحته لا تنطبق فى الحياة العملية . والهدف من دراستها هو محاولة تهيئة الظروف التى تؤدى إلى الاقتراب من تلك الحالة .

وبصفة عامة فإن شرط عدم وجود تكافة نقل وشروط العلم التام بظروف السوق من أهم الشروط التى فى حالة توافرها يمكن القول بوجود

حالة منافسة كاملة . وفى حالة عدم توفر هذين الشرطين مع بقية الشروط الأخرى فإنه يطلق على المنافسة فى هذه الحالة المنافسة الصافية .

٢ - سوق الإحتكار : -

وفى ظل هذه السوق تنعدم المنافسة تماماً . إذ يكون هناك منتج واحد ينتج سلعة ليس لها بديل آخر . ويتولى المحتكر فى هذه السوق فرض الأسعار والكميات المنتجة والمعروضة التى تمكنه من الحصول على أقصى ربح ممكن .

ورغم ما سبق من الناحية العملية قد يواجه المحتكر بنوع من المنافسة تتمثل فى منافسة السلع المنتجة الأخرى التى تشارك السلعة التى ينتجها المحتكر فى الحصول على جزء من الدخل الذى ينفقه المشترى أو المستهلك على كافة احتياجاته .

ويجدر ملاحظة أنه من الناحية العملية كذلك يصعب القول بأن هناك سلعا ليس لها بديل قريب . فضلا عن وجود نوع من الضغط الضمنى على قرارات المحتكر يتمثل فى رد فعل المستهلكين تجاه قرارات المحتكر برفع الأسعار . ومن ثم انخفاض الأرباح التى يسعى إلى تحقيقها ويتوقف ذلك على درجة مرونة الطلب على تلك السلعة التى يعرضها المحتكر .

ولسنا بحاجة إلى التذكرة بأن الإحتكار يمكن أن يتحقق من جانب المشترى مثلما يتحقق من جانب المنتج . وذلك مثل إحتكار الحكومة شراء بعض الحاصلات الزراعية بالأسعار التى تحددها ومثل إحتكار شركة السكر والتقطير المصرية قديما لشراء محصول القصب .

٣ - سوق المنافسة الإحتكارية :

وفى هذه السوق يوجد عدد كبير من المنتجين لسلع غير متجانسة إلا أنها تعتبر من السلع البديلة للسلع التى ينتجها الآخرون . وبذلك نجد أن المنافسة الاحتكارية تختلف عن المنافسة الكاملة فى أن السلع المعروضة فى سوق المنافسة الاحتكارية غير متجانسة تجانساً مطلقاً الأمر الذى يجعل المستهلك يختار بين السلع المعروضة ويفضل بعضها ويرفض البعض الآخر لكونها بدائل يمكن أن تحل محل بعضها فى مجال الإستهلاك ، وتحقيق قدر معين من الإشباع للمشترى .

ويلاحظ أنه فى ظل هذه السوق توجد صعوبة فى التفرقة بين ما يعتبر من البدائل القريبة للسلعة وما لا يعتبر بديلا .

٤ - سوق إحتكار القلة :-

فى ظل هذه السوق يوجد عدد قليل من البائعين يعرضون سلعاً متجانسة مطلقاً أو سلع غير متجانسة نهائيا . وتعرف الحالة الأولى باحتكار القلة المطلق بينما يطلق على الحالة الثانية إحتكار القلة غير الكامل .

وفى الحالة الأولى نجد أنه إذا قام البائع بخفض أسعار بيع السلعة فلا بد أن يسارع بقية البائعين القلائل بخفض الأسعار وإلا اضطروا إلى الخروج من السوق .

أما فى الحالة الثانية (إحتكار القلة غير الكامل) فإذا قام بائع بخفض أسعار بيع معروضاته يكون هناك رد فعل من جانب بقية المنتجين ولكنه

يجىء بعد فترة تأخير زمنى ليست كبيرة نظراً لعدم تجانس السلع المعروضة. ومن ثم فليس من الضرورى أن يترتب على خفض السعر تحول المشترين إلى الشراء من البائع الذى خفض أسعاره بسبب اختلاف المواصفات ومدى الإشباع الذى يتحقق للمستهلك من الحصول على تلك السلع .

وتتيح فترة التأخير الزمنى هذه فرصه للبائع لتحقيق أرباح هامة قبل أن يجاريه بقية البائعين فى خفض الأسعار .

ثانياً : أسواق المنتجات الصناعية : ـ

وتكتسب دراسة السوق بصفة عامة أهمية خاصة بالنسبة للمنتجات الصناعية . إذ أن سوق الإحتكار يترتب عليها عدم القدرة على إستخدام الطاقة القصوى وهو ما يعنى وجود موارد معطلة .

وفى حالة المنافسة الكاملة نجد أن مستوى التشغيل أو قدرة المشروع على العمل بكامل طاقته الإنتاجية تكون أكبر منها فى ظل بقية أنواع الأسواق .

وهكذا فإن دراسة خصائص الأسواق المختلفة تساعد على معرفة سلوك المشروعات والتعرف على خططها المستقبلية فى مجالات الاستثمار والإنتاج والأسعار .. إلخ .

وبالنسبة للمشروعات الصناعية نلاحظ أن أسواق تداول منتجاتها تكون أكثر ضيقا من بقية أسواق السلع والخدمات ويعنى ذلك إرتفاع معدل تركيز المشروعات الصناعية وعدم انتشارها أو اتجاهها إلى الاستقرار فى المدى القصير .

ونتيجة لما سبق نجد أن أسواق المنتجات الصناعية تتجه إلى نموذج

السوق الإحتكارى أو إحتكار القلة الذى يمثل نموذجا شائعاً لأسواق المنتجات الصناعية فى العديد من الدول حيث تتركز الصناعة فى عدد محدود أو قليل من المنتجين .

مثال ذلك :-

١ - مشروعات النقل والمواصلات والكهرباء والطاقة تعمل فى ظل إحتكار إقليمى أو تنافس قلة مطلق .

٢ - صناعات إستخراج المواد الخام تتصف بعدم تركز الإنتاج والإتجاه إلى الإنتشار على نحو يجعلها تدخل فى إطار نموذج سوق إحتكار القلة غير الكامل . وفى حالة صناعات إستخراج البترول فإنه فى بعض الدول تكون فى إطار سوق منافسة إحتكارية وفى البعض الآخر سوق إحتكار كامل .

٣ - الخدمات الإنتاجية تتميز أسواقها بالإنتشار والتشتت لوجود عدد كبير من المشروعات الصغيرة تتعامل مع المشترين أو طالبى الخدمات .

وترجع الطبيعة الإحتكارية لأسواق المنتجات أو السلع الصناعية إلى وجود صعوبات تحول دون دخول منتجين جدد إلى مجال الصناعة مما يؤدى إلى إرتفاع درجة التركيز وقفل الأسواق على عدد قليل من المنتجين أو البائعين وهى :

- القيود التى تعوق حرية الدخول فى مجال الصناعة :-

هناك العديد من القيود التى تحد من قدرة المشروعات الجديدة على الدخول فى مجال الإنتاج أو منافسة المشروعات الصناعية القائمة ، وبعض هذه

القيود يعتبر ذو طبيعية قانونية وبعضها الآخر ذو طبيعة فنية . وبعضها يرجع إلى بعض المبزات التى تتمتع بها المشروعات القائمة فعلا والتى لا تتاح المشروعات الجديدة . ونوضح ذلك كما يلى

(أ) القيود القانونية : ـ

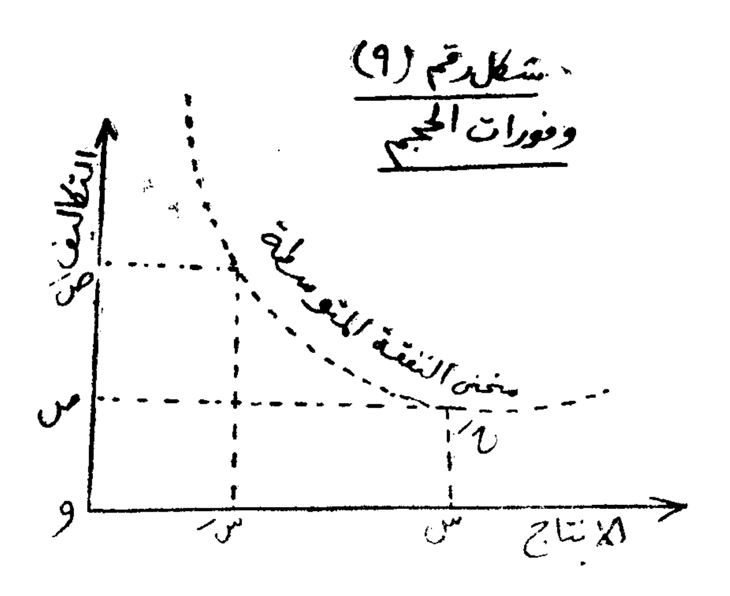
ويقصد بها القيود التى تنظمها قوانين أو تشريعات خاصة بظروب الإنشاء منذ البداية . مثال ذلك وجود تعاقدات قانونية تعطى حق استغلال مرفق عام كالنقل أو المواصلات أو الكهرباء أو المياه لمشروع معين لفترة زمنية طويلة جداً (٩٠ سنة مثلا) وذلك بالإضافة إلى منع المشروعات الأخرى من مزاولة نفس النشاط . مثال ذلك حصول شركة كولورايد البطاريات على إمتياز الإنتاج والبيع فى مصر وعدم السماح لإية مشروعات جديدة بإنتاج أو إستيرادية أية أنواع من البطاريات . ومن العقبات أو الموانع القانونية تمتع مشروع معين باستخدام براءة إختراع دون سواه وتعطيه الحق فى إحتكار الإنتاج والبيع واستخدام أسلوب إنتاج معين لا يتوافر لغيره من المنتجين .

وهناك العديد من القيود القانونية الأخرى مثل إعداد الحكومة لقوائم تحرم أو تمنع إنشاء صناعات معينة لما لها من مساوىء أو أضرار على البيئة أو الصحة العامة أو غير ذلك .

(ب) القيود الفنية والإنتاجية : ـ

ويقصد بها القيود المتعلقة بالفن الإنتاجى المستخدم أو الحاجة إلى تطبيق تكنولوجيا مرتفعة التكلفة قد لا تقدر عليها بعض المشروعات وقد لا يستطيع العاملون إستيعابها بسهولة .

وهناك العقبات الخاصة بضرورة الإنتاج بحجم معين لتحقيق الوفورات الداخلية أو وفررات الحجم إذ أنه دون القدرة على الانتاج بطاقة إنتاجية مرتفعة تكون التكاليف الانتاجية مرتفعة . ومن ثم يصعب على المشروعات الصناعية المنافسة بل قد يؤدى ذلك إلى تحقيق خسائر لاتقدر على تحملها المشروعات الجديدة . وذلك كما يتضح من الشكل البيانى التالى



ويتضح من الشكل البيانى رقم (٩) أنه لكى يستطيع المشروع تحقيق الوفورات الخاصة بالحجم لا بد من إنتاج الحجم (و س) بتكلفة قدره (و ص) . وفى حالة تشغيل المشروعات بطاقة إنتاج تقل عن (و س)مثل (و سَ) فإن التكلفة ترتفع إلى (و صَ) .

وفى حالة زيادة الانتاج عن الحجم (و س) فإن التكلفة المتوسطة تتميز بنوع من الاستقرار وإذا ما فرضنا أن هناك بعض المشروعات الجديدة التى ترغب فى دخول السوق فإنها لا بد وأن تنتج نفس الحجم (و س) وهو

ما يعنى ضرورة إنتزاع بعض العملاء من المنتجين الذين يقومون بالإنتاج فعلا فى السوق . ويعتبر هذا الأمر غاية فى الصعوبة ويؤدى بالمشروع الجديد إلى تحقيق خسائر على الأقل فى بداية الإنشاء . وتماثل هذه النتيجة نفس النتيجة التى تحدث فى حالة تشغيل المشروع بأقل من الحجم (و س) حيث تكون التكاليف المتوسطة مرتفعة على نحو يحول دون وجود أية وفورات بل واحتمال تكبد خسائر فادحة.

(ج) القيود التسويقية : ـ

ونقصد بها القيود التى تعوق دخول مشروعات جديدة فى مجال الانتاج بسبب الأسواق مثل اختلاف أو تباين أصناف السلع المنتجة . ومثل عدم وجود مزايا أو تسهيلات تتاح للمشروعات الجديدة مثلما هو متاح للمشروعات القائمة فعلا . ونوضح ذلك كما يلى : ـ

تباين أصناف السلع الصناعية : ـ

حيث نجد أن تعدد وتباين الأصناف المختلفة من السلع الصناعية يشكل عقبة هامة أمام دخول مشروعات جديدة فى مجال الإنتاج ذلك أن المشروعات القائمة فعلا قد اكتسبت مع مرور الوقت منذ الإنشاء سمعة أو صورة ذهنية معينة لدى العملاء . كما أن منتجاتها قد استطاعت أن تلقى قبولا لدى طائفة أو شريحة معينة من المستهلكين فى السوق . وبذلك فإنه والحالة هذه يكون هناك صعوبة فى قيام المشروعات الجديدة بإقناع المستهلكين بالتحول من استهلاك سلع تنتجها مشروعات قائمة واعتادوا على شرائها إلى شراء السلع التى تنتجها المشروعات الجديدة . وعادة ما يتطلب ذلك القيام بحملات إعلانية ضخمة وتقديم إغراءات متعددة وخدمات متنوعة للعملاء

وإتباع فن تسويق غاية فى الدقة وتحمل أعباء مالية كبيرة لا تقدر عليها عادة المشروعات الجديدة .

وتعتبر الصناعات التحويلية من أهم الصناعات التى تخضع لمثل هذه العقبات وكذلك صناعات التجميع كالسيارات والتليفونات والجرارات الزراعية . . إلخ .

مزايا المشروعات القائمة فعلا :

هناك العديد من المزايا أو التسهيلات التى تتمتع بها المشروعات القائمة فعلا وتجعلها فى موقف تنافسى أفضل من المشروعات الجديدة التى إذا ما دخلت فى مجال النشاط الصناعى لا تستطيع التمتع بها . مثال ذلك أن المشروعات القائمة فعلا تستطيع الحصول على قروض بسعر فائدة ميسرة أو طويلة الأجل أو بفترة سماح مناسبة . أو حصول المشروعات القائمة على معلومات أو فن إنتاج معين أو براءة إختراع تعطى للمشروع إستخدام طريقة حديثة أو ذات كفاية عالية فى التشغيل . أو إستغلال الموارد المتاحة أو شراء المواد الخام والمستلزمات من مصادر أفضل وبشروط تجارية مغرية مثل الحصول على خصم مكتسب وبجودة عالية والشراء بالأجل . . إلخ .

وهذه كلها مزايا لا تستطيع المشروعات الجديدة الحصول عليها ، وهو ما يجعلها تتردد كثيراً قبل الإقدام على إنشاء مشروع فى منطقة أو فى دولة ما .

وهكذا نجد أن كافة تلك العقبات تؤدى إلى ضيق نطاق أسواق المنتجات الصناعية والاتجاه نحو التركيز فى عدد قليل نسبياً من المشروعات وكذلك

فإن حالات الاحتكار واحتكار القلة والمنافسة الاحتكارية عادة ماتحكم تداول منتجات المشروعات الصناعية القائمة .

وتعتبر تلك الظاهرة ظاهرة عالمية كذلك حيث نجد أن عدد الدول التى يجوز أن نطلق عليها دولا صناعية لا يتجاوز عددها أصابع اليدين . وذلك نظراً لوجود العديد من القيود الفنيه أو التكنولوجية والتسويقية والقانونية والاستراتيجية التى تحد من قدرة الكثير من الدول على أن تمتلك صناعات كبيرة متقدمة .

ثالثاً : العوامل التى تؤثر على الطلب على المنتجات الصناعية :

نوضح فيما يلى أهم العوامل التى تؤثر بصفة خاصة على الطلب على المنتجات الصناعية باعتبار شيوع تداول تلك المنتجات فى أسواق الاحتكار والمنافسة الاحتكارية واحتكار القلة . وترتبط هذه العوامل بمقومات تشكيل تلك الأسواق مثل تجانس أو عدم تجانس المنتجات، وما يرتبط بذلك من معالجة خاصة لكل من مرونة الطلب على السلع الصناعية الناشئة عن تغيرات أسعار ومواصفات السلع البديلة وأثر قرارات المحتكرين بشأن الأسعار على الطلب على المنتجات الصناعية . وأثر التكامل فى تحقيق الاشباع ، وأثر تعدد حلقات التسويق بصورة واضحة فى المشروعات الصناعية .

وفيما يلى تفصيلا لما أجملناه :

١ ـ السلع البديلة :

رغم أن هذا العنصر يؤثر على الطلب على أية سلع أو منتجات إلا أن تأثيره يبدو أكثر قوة ووضوحا فى حالة المنتجات الصناعية . حيث سبق أن

ذكرنا أن وجود بدائل كثيرة للسلع يترتب عليه وجود نوع من المنافسة الاحتكارية ، ومن ثم فان أسعار البديلة ومواصفات تلك السلع تؤثر كثيراً فى تحول المستهلك أو المشترى من شراء سلعة صناعية إلى سلعة صناعية أخرى ذات مواصفات فنية أفضل ودرجة جودة أعلى وأسعار أنسب . إذ من المعروف أنه فى مجال الصناعة ليس كل الصناع على نفس الدرجة من المهارة مما يترتب عليه تفاوت الجودة وتفاوت درجات الاشباع من سلعة صناعية إلى سلعة صناعية أخرى على النحو السابق الإشارة إليه فى الصفحات السابقة .

وفى هذه الحالة نلاحظ أن تغيرات الطلب على إحدى السلع الصناعية تبعاً لتغيرات سعر سلعة صناعية أخرى بديلة يمكن قياسها باستخدام مرونة التقاطع وهى نسبة التغير فى الكمية المطلوبة من إحدى السلع إلى التغير فى ثمن سلعة صناعية أخرى بديلة كما يلى :

$$\text{مرونة التقاطع} = \left(\frac{\text{ك}_2 - \text{ك}_1}{\text{ك}_2 + \text{ك}_1}\right)\text{أ} \div \left(\frac{\text{س}_2 - \text{س}_1}{\text{س}_2 + \text{س}_1}\right)\text{ب}$$

حيث : ك_1 ، ك_2 الكميات المطلوبة من السلعة أ قبل وبعد تغير أسعار السلع البديلة .

س_1 ، س_2 الأسعار قبل التغير وبعده للسلعة (ب) .

مثال ذلك أن ارتفاع أسعار الأرز يؤدى إلى زيادة الكميات المطلوبة من المكرونة كما أن زيادة أسعار السجاير تؤدى إلى زيادة الطلب على الأدخنة الأخرى .

وإذا ما ذكرنا أثر التجانس وفكرة وجود بديل قريب وتعدد

الأصناف المنتجة من السلعة الواحدة فاننا نستطيع تطبيق مرونة التقاطع لمعرفة التغير فى الطلب على الأصناف المختلفة من إحدى السلع خاصة ما كان منها على درجة كبيرة من التماثل فى الخواص والمواصفات الفنية . مثال ذلك أنه فى حالة إرتفاع أسعار أحد أصناف المياه الغازية يلجأ الأفراد عادة إلى زيادة طلبهم على الأصناف الأخرى من المياه الغازية التى لم ترتفع أسعارها خاصة ما يتشابه منها فى الخواص والمواصفات إلى حد كبير مع الصنف الذى إرتفعت أسعار بيعه ، وهكذا .

٢ ـ قرارات المحتكرين :

تعلمنا فى مبادىء الاقتصاد أن المحتكر عادة ما يسعى للحصول على أكبر ربح ممكن سواء فى الأجل القصير أو فى الأجل الطويل وهو ما يعنى لجوء المحتكرين من فترة لأخرى إلى تعديل الأسعار لتحقيق أهدافهم . ويسعى المحتكر غالباً إلى تحقيق حالة من التوازن يتساوى فيها الإيراد الحدى له مع التكاليف الحدية ، مع ملاحظة أن السعر المحدد لا يتساوى فى هذه الحالة مع الإيراد الحدى مثلما هو الحال فى حالة المنافسة الكاملة .

ويلاحظ أن المنتج المحتكر ينظر إلى إستراتيجيات وقرارات المحتكرين الآخرين قبل إتخاذ أى قرار يتعلق بالأرباح أو بالأسعار أو بالإنتاج .. إلخ وذلك بصفة دائمة . وتبعاً لذلك يؤثر على الطلب على المنتجات الصناعية (مع ثبات العوامل الأخرى) .

ويستخدم أسلوب المباريات أو نظرية الألعاب الموضحة فى الجدول التالى للوصول إلى أفضل وضع ممكن ظل قرارات أو إستراتيجيات المنتجين الآخرين كما يلى :

بالنظر إلى الجدول أسفل الصفحة نجد أن المنتج (أ) لديه ثلاثة بدائل يتعين عليه الاختيار فيما بينها وهى أ١ ، أ٢ ، أ٣ . كما أن المنتج (ب) لديه هو الآخر ثلاثة بدائل يجب أن يختار من بينها أفضل البدائل الممكنة .

وإذا نظرنا إلى بدائل المنتج (أ) نجد أن أفضل بديل يمكن له إختياره هو (أ ٣) الذى عنده يحقق أرباحا قدرها ٦ مليون جنيه مثلا وهى أفضل من ٧ مليون فى البديل أ٢ ، ومن صفر فى البديل أ١ .

وبالمثل فإن المنتج (ب) هو الآخر أن أفضل بديل يجب إختياره هو (ب٣) الذى عنده يستطيع تحقيق ٦ مليون جنيه مثلا وهى أكبر مما يستطيع الحصول عليه عند البدائل الأخرى .

ومن ذلك نرى أن المنتج ينظر بالدرجة الأولى إلى أفضل أرباح يمكنه تحقيقها ولو ترتب على ذلك إرتفاع الأسعار الأمر الذى عادة ما يؤدى إلى انخفاض الكميات المطلوبة من السلعة الصناعية المنتجة .

استراتيجية أ / استراتيجية ب	أ ١	أ ٢	أ ٣
ب ١	٥	٢	٧
ب ٢	صفر	٩	٨
ب ٣	١١	٧	٦

٣ - تكامل المنتجات الصناعية :

تتميز معظم المنتجات الصناعية بأنها لا تستخدم عادة بمفردها بل تستخدم مضافة إلى منتجات أخرى ، وهو ما يعنى أن مجال الطلب المشتق يبدو أكثر وضوحا فى سوق الصناعة. إذ أن الطلب على سلعة صناعية كالسيارات يتبعه بين آونة وأخرى طلب على الاطارات وعلى المحركات وعلى البطاريات السائلة وعلى الزجاج وعلى البنزين ، وعلى بعض الأجزاء والأدوات الكهربائية . . إلخ . والطلب على الأحذية يتبعه طلب على المسامير وعلى الكاوتشوك وعلى مواد التلميع كالورنيش والصبغات . . إلخ وهكذا

ويترتب على خاصية إرتباط الطلب على سلعة صناعية بالطلب على سلعة أو سلع صناعية أخرى (الطلب المشتق) ضآلة أثر العوامل الأخرى المؤثرة على الطلب بصفة عامة كالأسعار والدخول ، والتوقعات ، والأذواق . . إلخ

ولتوضيح ما سبق نفترض أن سعر الاطارات أو البطاريات السائلة قد انخفض فهل يؤدى ذلك إلى زيادة الطلب عليها ؟ بالطبع لا . إذ أن انخفاض أسعار تلك المنتجات لن يترتب عليه زيادة الطلب على السيارات لارتفاع قيمتها بدرجة تفوق كثيراً أثر إنخفاض أسعار الإطارات أو البطاريات . (مثال ذلك يمكن القول بأن إنخفاض سعر إطار السيارة من ٧٠ جنيها إلى ٦٥ جنيه أو إلى ٥٠ جنيه لا يترتب عليه زيادة الطلب على سيارة قيمتها عشرة آلاف جنيه أو عشرين ألفا من الجنيهات) .

وفى نفس الوقت نجد أن هناك مدة أو فترة زمنية محددة تستهلك خلالها المنتجات الصناعية ومن ثم فإن إستهلاكها يعتبر إستهلاكا طويل الأجل نسبياً . فإذا فرضنا أن سعر الهوائى (إيريال التليفزيون) مثلا قد انخفض سعره فى السوق فلن يؤدى ذلك إلى قيام أصحاب التليفزونات بشراء المزيد

من تلك الهوائيات . إذ غالباً ما ينتظر صاحب جهاز التليفزيون حتى إنتهاء صلاحية الهوائي أو تحطمه مثلا ثم شراء هوائي جديد . وبالمثل فان بطاريات السيارة مهما تغير سعرها فأنه لابد لصاحب السيارة من الحصول على مجرد بطارية واحدة لتشغيل السيارة كل فترة زمنية ليست قصيرة بأى حال .

وتجدر الإشارة إلى انطباق نفس هذه الحقيقة على كافة العوامل الأخرى التي تؤثر على الطلب أو المرونات بصفة عامة مثل الدخل . إذ أن زيادة دخل المواطن بضعة جنيهات شهريا لن تجعله يزيد من طلبه على السيارات أو على بطارياتها أو اطاراتها أو على ما يحتاجه من أجهزة منزلية كالتليفزيونات أو الثلاجات . . إلخ .

ويلاحظ أيضاً أن الملاحظات السابقة لا تنطبق على السلع الصناعية الثقيلة أو المعمرة بل غالباً ما تنطبق أيضا على السلع الصناعية غير المعمرة مثل أقلام الجاف أو أقلام الحبر أو الأقلام الرصاص أو الأوراق والأدوات الكتابية أو الساعات ، أو الأدوات المنزلية كالأطباق والأوان والأكواب الزجاجية ، والملاعق والشوك . . إلخ .

ولا يعنى ما سبق أن كافة السلع الصناعية تخضع للحقائق أو الملاحظات السابقة . بل كما أشرنا فى البداية فإن كثيراً من تلك السلع تنطبق عليها تلك الملاحظات بدرجة تفوق كثيراً ما هو عليه الحال بالنسبة للسلع غير الصناعية .

وهكذا نستطيع أن نقرر أن ارتفاع درجة تكامل المنتجات الصناعية أو عدم إستخدامها بمفردها يؤثر بدرجة كبيرة على الطلب على تلك السلع باعتباره طلباً مشتقا من الطلب على سلع صناعية أخرى .

كما أن تلك الخاصية تؤدى إلى ضآلة أثر العوامل التى تؤثر على الطلب بصفة عامة فى مجال الطلب على السلع الصناعية التى تعطى قدر معين من المنفعة أو الإشباع خلال فترة زمنية معينه . وهذا يجعلنا نقول بأن تكامل المنتجات الصناعية يؤدى إلى تحقيق نوع من الاستقرار فى أسواق السلع الصناعية على الأقل فى الأجل القصير .

٤ - تغير ظروف السوق فى الأجل الطويل :-

والمقصود بتغير ظروف السوق فى الأجل الطويل فيما يتعلق بأسواق السلع الصناعية تغير ظروف الطلب على السلعة التى ينتجها المشروع الصناعى لإعتبارات تتعلق بتغير الأذواق وأنماط الإستهلاك وظهور سلع بديلة أو مكملة لم تكن موجودة من قبل . وما يحدث من تغيرات فى أسعار ما هو موجود فى السوق من تلك السلع

كما يقصد بتغير ظروف السوق أيضاً تغير ظروف المعروض من السلع الصناعية تبعاً لتغير للفن الإنتاجى أو التكنولوجيا المستخدمة ، أو تغير الفن التسويقى ، أو ظهور مصادر جديدة للمواد الخام المستخدمة وغيرها من مستلزمات الإنتاج . وذلك بالإضافة إلى تغير الظروف المحيطة بالمشروع الصناعى والتى تؤثر فى أدائه الاقتصادى وسياسته السعرية والإنتاجية . مثال ذلك ما يحدث من تعديلات أو صدور قرارات جديدة فى مجال النقد الأجنبى أو الائتمان المحلى ، أو التشريعات العمالية ، أو أسعار الضرائب المباشرة وغير المباشرة ، وسياسات الإستيراد والتصدير . . . إلخ .

ويعنى ما سبق أن الطلب على منتجات المشروعات الصناعية عرضة للتغيرات غير العارضة فى الأجل الطويل ، وهو ما يتطلب من تلك

المشروعات التنبؤ والتخطيط المستقبل ورسم السياسات الإنتاجية والسعرية والتسويقية الملائمة لتحقيق أهداف المشروع .

ويجدر بنا الإشارة إلى أهمية دراسة مدى تأثر الطلب بالتغيرات الحادثة فى الأجل الطويل . حيث أن هناك بعض الدراسات الاقتصادية الحديثة أوضحت أن تغير التكاليف والأسعار يؤدى إلى تغير مناظر فى درجة مرونة الطلب . أى أن زيادة سعر البيع نتيجة زيادة التكاليف أو إرتفاع أسعار الضرائب مثلا يؤدى إلى زيادة مرونة الطلب عن الواحد الصحيح (زيادة نسبة الزيادة فى الكميات المطلوبة إلى الزيادة فى الأسعار وليس مجرد تغير الكميات المطلوبة فقط) . ومن ثم فإن تغير الأسعار والتكاليف فى الأجل الطويل يمكن أن يؤثر على مدى كمالية أو ضرورية السلعة فى صورة تغير مرونة الطلب عليها . وذلك بعكس ما سبق أن تعلمناه فى مبادىء علم الاقتصاد من أن مرونة الطلب ترتبط بمدى كمالية أو ضرورية السلعة . بمعنى أن السلعة الضرورية تكون مرونة الطلب عليها ضعيفة (أقل من الواحد الصحيح) . بعكس السلعة الكمالية التى تكون مرونة الطلب عليها مرتفعة (أكبر من الواحد الصحيح) .

ويلاحظ أن الصورة السابقة لأسواق المنتجات الصناعية قلما نجد لها مثيلا فى أسواق السلع غير الصناعية حيث تلعب مرونة الطلب الدور الرئيسى فى تحديد الأسعار ، وحجم السوق . إلخ .

رابعاً : أسواق المنتجات الصناعية فى مصر :ـ

أظهرت محاولات دراسة أسواق المنتجات الصناعية فى مصر ما يلى :ـ

(أ) بالنسبة للصناعات الإستخراجية :-

تسود أسواق الصناعات الإستخراجية فى مصر مثل إستخراج البترول الخام والغاز الطبيعى واستخراج خام الحديد والمنجنيز والنحاس والرصاص والألومونيوم .. إلخ . احتكار بحث أو واقعى .

(ب) بالنسبة للصناعات التحويلية :-

تنقسم أسواق هذه الصناعات إلى أسواق منافسة احتكارية ، أو أسواق احتكار القلة ، وبعضها ينطبق عليه سوق الاحتكار البحث . ونوضح ذلك كما يلى :-

١- سوق المنافسة الاحتكارية :

وينطبق هذا السوق على الصناعات الغذائية والمشروبات والتبغ ، وصناعة الغزل والنسيج والصباغة والتجهيز ، وصناعة الملابس ، وصناعة الجلود والأحذية والمنتجات الجلدية ، وصناعة الخشب والمنتجات الخشبية والأثاث والتجهيز ، وصناعة منتجات الخزف والصينى والفخار ، وصناعة الورق ومنتجاته والطباعة والنشر ...

٢ - سوق احتكار القلة :-

وذلك مثل أسواق صناعات الأسمدة والمبيدات ، والعقاقير والأدوية والصابون ، ومستحضرات التجميل والعطور ، وتكرير البترول ، ومنتجات المطاط ، والزجاج والمنتجات الزجاجية والماكينات والاجهزة والأدوات الكهربائية .

٣ - سوق الاحتكار البحت : -

مثال ذلك أسواق الأسمنت والجير والمصيص ، والحديد والطلب ، ومعدات النقل ، وصناعة السكر وتكريره ، وصناعة غزل ونسج الجوت ، وصناعة السيارات ، وصناعة الراديو والتليفزيون .

ملاحظات : -

يلاحظ على أسواق المنتجات الصناعية فى مصر ما يلى : -

(أ) ترجع الصفة الإحتكارية للعديد من الصناعات فى مصر إلى سيطرة الدولة ممثلة فى القطاع العام على الكثير من الأنشطة الاقتصادية ملكية وإدارة وسياسات .. إلخ .

(ب) زيادة درجة تدخل الدولة فى تحديد الأسعار والأرباح يؤدى إلى عدم ضرورة مطابقة الواقع العملى فى مصر لنوع السوق كنموذج نظرى .

(ج) إتجاه الدولة فى مصر إلى حماية الصناعات المحلية عن طريق منع أو تقييد الواردات من بعض السلع الصناعية يؤدى إلى سيطرة المشروعات المحلية واحتكارها الأسواق الوطنية .

خامسا : تسعير منتجات المشروع الصناعى

مقــــدمة

تعتبر السياسة السعرية من أهم السياسات المرتبطة به ، والمؤثرة على كفاءة أداء المشروع . ويقصد بها السياسة أو الوسيلة أو الطريقة التى تتبع فى تحديد أسعار منتجات المشروع . وبذلك نجد أن هناك علاقة وثيقة بين سياسات الأسعار والمبيعات والأرباح والتكاليف وحجم الإنتاج ونوعيته أو مواصفاته . كما تتأثر سياسة التسعير بعوامل عديدة أخرى مثل هدف المشروع واستراتيجيات المشروعات المنافسة وحجم السوق وأسعار مستلزمات الإنتاج أو أسعار عوامل الإنتاج المختلفة وأهمها أجور العمال ومستويات أسعار الفائدة والريع وأسعار المواد الخام والمستخرجات من باطن الأرض كالبترول أو الطاقة أيا كان مصدرها .. الخ .

وتختلف محددات سياسه التسعير باختلاف طبيعة الأسواق التى يعمل فى ظلها المشروع فهى فى حالة المنافسة الكاملة غيرها فى حالات الاحتكار بأنواعها المختلفة .

وبصفة عامة يمكن القول بأن هناك مدخلين لتحديد السياسة السعرية : أحدهما نظرى يعالج الموضوع من الناحية المتعلقة بالفروض الاقتصادية النظرية والتى قد لا تنطبق فى الحياة العملية ، والآخر عملى يرتكز على حقائق فعلية معروفة ومحسوبة جيداً .

ونتناول فيما يلى توضيح ما سبق :

أولا المدخل النظرى لرسم السياسة السعرية :

وطبقاً لهذا المدخل يقوم واضعوا السياسة السعرية بدراسة الطلب والعرض فى الأسواق التى تتميز بوجود نوع من المنافسة بين المشروعات أو البائعين لمنتج معين . كما يقومون بدراسة العوامل المؤثرة على كل من مرونات الطلب والعرض من ناحية تغيرات كل من الدخول والأسعار . والاستعانة فى ذلك بدراسات التنبؤ المستقبل . كما يلجأ هؤلاء المختصين بالسياسة السعرية إلى التحليل الحدى بهدف تعظيم الربحية سواء فى حالات المنافسة أو الاحتكار .

(أ) حالة المنافسة الكاملة :

وهى حالة نظرية افتراضية بعيدة عن الواقع العملى الذى يمكن أن نجد فيه فى بعض الأحيان بعض الأسواق القريبة من حالة المنافسة الكاملة خاصة فى أسواق السلع الزراعية والمعادن التى لها أسواق عالمية كالكاكاو والزنك والنحاس والرصاص والصفيح والمطاط والسكر والبن والقمح . إلخ .

وتتحدد الأسعار فى هذه الأسواق عندما تلتقى رغبات كل من البائعين والمشترين لتلك السلع . أى عند نقطة تلاقى العرض مع الطلب .

(ب) أسلوب التحليل الحدى :

ويستخدم هذا الأسلوب لتحقيق التوازن الإقتصادى للمشروع وتحقيق أقصى ربح ممكن فى ضوء الظروف والاعتبارات الاقتصاديه التى تحكم عمل المشروع . ويصلح هذا الأسلوب لاستخدامه فى حالات المنافسة بين

منشآت قليلة العدد أو ما يعرف بالمنافسة الاحتكارية وكذلك فى حالات الاحتكار المختلفة .

ويتحدد السعر فى حالات المنافسة الاحتكارية كما يلى :

سعر المنتج = التكلفة الحدية = الايراد الحدى (لتحقيق أقصى ربح ممكن) أما فى حالة الاحتكار فان سعر المنتج يكون :

السعر ≠ الإيراد الحدى (لتحقيق أقصى ربح ممكن) .

ولا يساوى السعر فى هذه الحالة التكاليف الحدية بل غالباً ما يزيد عنها كثيراً نظراً لكون المنتج أو البائع يتمتع بمركز أقوى نسبياً فى حالة المنافسة الإحتكارية .

ويقصد بالإيراد الحدى : ذلك الإيراد الذى يتحقق من بيع وحدة إضافية واحدة ، يقصد بالتكلفة الحدية : تكلفة آخر وحدة إضافية منتجة .

وهناك عدة آراء مختلفة حول مدى أهمية الإلتزام بمبدأ تحقيق أقصى ربح ممكن عند رسم السياسة السعرية للمنتجات . إذ يرى البعض أنه يجب رسم السياسة السعرية التى تؤدى إلى تحقيق أقصى ربح ممكن فى الأجل القصير لأنه فى الأجل الطويل يكون هناك احتمال لدخول منتجين جدد إلى السوق ومن ثم التأثير على الأرباح المحققة . وذلك فضلا عن إحتمال تغير أسعار المستلزمات ودخول العملاء . . . إلخ .

وهناك من يفضل رسم السياسة السعرية التى تحقق أقصى ربح ممكن فى الاجل الطويل فقط على أساس أن المشروع فى الاجل القصير يواجه صعوبات جذب العملاء وتحسين علاقاته معهم بصرف النظر عن الأرباح . ويزيد من

أهمية هذا الرأى الاتجاه الحديث نحو إنفصال الملكية عن الإدارة . إذ بينما يكون هدف الملاك الحصول على أقصى ربح ممكن فان هدف إدارة المشروع يكون تثبيت أقدام المشروع فى السوق وتعويد العملاء على منتجاته وكسب ثقتهم فيه . ولذلك يفضل رأى آخر تحديد السعر الذى يؤدى إلى تحقيق أقصى حجم مبيعات ممكن بصرف النظر عن الأرباح . إذ يمكن أن يترتب على ذلك فى نظرهم تخفيض نصيب الوحدة المباعة من التكاليف الثابتة الكلية .

ويفضل إستخدام سياسة تحديد أسعار منخفضة بهدف زيادة المبيعات إذا ما كانت السلعة المنتجة من السلع التى تجد تفضيلا لدى جمهور المستهلكين أو إذا كان هناك تخوف من احتمال دخول منافسين جدد فى المستقبل القريب . وهو الأمر الذى يدفع المشروع إلى إستخدام تخفيض الأسعار كوسيلة لجذب أكبر شريحة من المستهلكين قبل دخول منافسين جدد إلى السوق .

وفى كافة الحالات يجب أن يقوم المشروع بدراسة مرونة الطلب السعرية وهى نسبة التغير فى الكمية المطلوبة من السلعة إلى التغير فى سعرها . وكذلك دراسة مرونة الطلب الدخلية . أى معرفة نسبة التغير فى الكمية المطلوبة من السلعة إلى التغير فى دخول المستهلكين فى تلك الأسواق وتفيد دراسات المرونة فى معرفة درجة أهمية السلعة أو الخدمة وإمكانية توسع المشروع فى زيادة الكميات المنتجة أو استيعاب السوق لمنافس جديد من عدمه .

ورغم أن أسلوب التحليل الحدى من الأساليب النظرية إلا أنه قد حظى بالتطبيق من جانب بعض المشروعات الناجحة فى الولايات المتحدة الأمريكية . بينما يهمله معظم المشروعات ولا يعترفون بأهميته أو قابليته

للتطبيق نظراً لحاجته إلى بيانات دقيقة وسليمة ونظام تكاليف سليم ونظام محاسبي كفء، وهي متطلبات هامة تفتقدها كثير من المشروعات في الدول النامية بصفة خاصة.

ثانياً : المدخل العملي لرسم السياسة السعرية للمشروعات :

يشتمل المدخل العملي لتحديد الأسعار على طريقتين إحداهما تعرف بطريقة تحليل التعادل، والأخرى تعرف بتحليل التكاليف. وتتناول بيان كل منهما فيما يلي :

تحليل التعادل :

وهو من الأساليب التقليدية التي تفيد في بيان أثر الأسعار المحددة على الأرباح، وتحديد مستوى الإنتاج الذي يعتبر أكثر ربحية للمشروع.

وتقدر نقطة التعادل من خلال العلاقة بين ثلاثة متغيرات هي التكلفة الكلية، والإيراد الكلي، وكمية الإنتاج خلال فترة زمنية معينة قصيرة الأجل. وذلك بافتراض ثبات أسعار عوامل الإنتاج والتكنولوجيا وأسعار البيع ونسب التشكيل الإنتاجي وحجم الطاقة التشغيلية. وتكون نقطة التعادل هي النقطة التي عندها يتوازن الإيراد الكلي مع التكاليف الكلية في المشروع.

ويعتمد تحليل التعادل على التمييز بين التكاليف المتغيرة التي لا تزيد أو تنقص بزيادة أو نقص حجم الإنتاج، والتكاليف الثابتة التي لا تتغير بتغير حجم الإنتاج.

وباستخدام تحليل التعادل يمكن معرفة الأسعار المتوقعة لمنتجات المشروع ذلك أن تغيرات الأسعار تتحدد بتغيرات التكاليف للوحدة مضافا إليها هامش الربح المناسب.

ومن ثم فإنه يجب معرفة مقدار التغير فى التكاليف لتحديد مقدار التغير الممكن حدوثه فى الأسعار.

ويكون حجم مبيعات التعادل كما يلى :

$$\text{حجم مبيعات التعادل} = \frac{\text{التكاليف الثابتة}}{\text{سعر بيع الوحدة - التكلفة المتغيرة للوحدة}}$$

$$= \frac{\text{التكاليف الثابتة}}{\text{الربح الحدى للوحدة}}$$

وتؤثر توليفه الإنتاج أو التشكيل البيعى لمنتجات المشروع على الأسعار التى يمكن العمل بها فى المستقبل والمستخدمة فى تحليل التعادل. إذ يتفاوت العائد الحدى من منتج لآخر كما يعتمد الربح الكلى على نوعية المنتجات وتعددها وهو ما ينطوى على تعدد مستويات العائد الحدى ومن ثم التأثير على المحصلة النهائية للأرباح. ومن ثم يجب على المسئولين عن رسم السياسة السعريه فى الوحدات الاقتصادية الاهتمام بالأهميه أو الوزن النسبى لكل مفردة من مفردات توليفة الإنتاج أو التشكيل للمنتجات جنباً إلى جنب مع الاهتمام بدراسة وتحديد حجم المبيعات والتكاليف والأسعار.

٢ - تحليل التكاليف :-

ويعتبر هذا الأسلوب هو الأكثر شيوعا فى الحياة العملية. وقد تتخذ

صورة التسعيرة على أساس تغطية كافة تكاليف الإنتاج مع ترك فائض يمثل العائد العادل على رأس المال المستخدم فى الإنتاج . وفى هذه الحالة يجب أن تؤخذ جميع بنود التكاليف الثابتة والمتغيرة فى الحسبان (صناعية وتسويقية وإدارية)

وهناك أسلوب يرتكز على ضرورة أن يغطى السعر التكاليف المتغيرة فقط (إنتاج وبيع) مثلما يتبع فى حالات أسعار الجملة وأسعار التجزئة ، مع وجود أو تحقيق هامش ربح إجمالى مناسب . ولكن ما هو الحل إذا كان من الصعوبة حصر وتحديد التكاليف فى منشأة ما ؟

فى مثل هذه الحالة تتخذ السياسة السعرية من الأسعار المعلنة للمنتجات المثيله بواسطة المشروعات الكبيرة أو السائدة فى السوق . أساساً للتسعيرة ويطلق على هذا الأسلوب « التسعير على أساس المعدلات الجاريه » .

وكقاعده عامة فى التسعير ، يجب أن يغطى سعر السلعة تكلفة إنتاجها ، بحيث يشمل جميع عناصر التكاليف وفقاً للأسس المحاسبية بما فى ذلك تكلفة رأس المال المملوك والمقترض وكذلك نسب استهلاك الأصول الثابتة المختلفة مع تحقيق هامش معين لربح مقابل الجهد ، المخاطرة .

وقد ذهب بعض الاقتصاديين إلى القول بأفضلية تحديد السعر على أساس التكلفة المتوسطة على أساس أن تحديد الأسعار على أساس التكاليف الكلية يعنى تحقيق فائض كبير للمشروعات التى تعمل بكفاءة أقل نظراً لإنخفاض سعر البيع فى هذه الحاله عن التكاليف الإنتاجية . أما اتباع أسلوب التكلفة المتوسطة فإنه يمكن بواسطته تحديد أسعار السلع التى تعمل فى نشاط مماثل مع العمل على رفع إنتاجية المشروعات .

سياسة التمييز السعرى :ـ

يقصد بهذه السياسة تحديد أكثر من سعر للمنتج الواحد وفقا لدرجة جودة السلعة أو تفاوت بعض الميزات المقدمة للعملاء لدى شراء أنواع مختلفة من السلع أو الإستفادة من بعض الخدمات . مثال ذلك تحديد أسعار تذاكر الطائرات والسكك الحديدية متفاوته من الدرجة الأولى إلى الدرجة الثانية . إذ يدفع راكب الدرجة الأولى سعراً أعلى للتذكرة مما يدفعه راكب الدرجة الثانية . ومن ذلك أيضاً وجود طبعة فاخرة من بعض الكتب بأسعار مرتفعة عن الأسعار المحددة لبيع طبعة شعبية من نفس الكتاب .

ويمكن ملاحظة نفس الشيء بالنسبة لبعض المنتجات الإستهلاكية التى تباع بأسعار متفاوته تبعا للتعبئة أو التغليف أو بعض المواصفات الشكلية . وليس من الضرورى أن يتساوى فرق السعر بين سلعة الدرجة الأولى وسعر الدرجة الثانية مع تكلفة المواصفات الإضافية أو الأفضل التى تتمتع بها سلعة الدرجة الأولى إذ غالبا ما تكون فروق الأسعار أكبر من تكلفة الميزة التى توجد فى سلعة أو خدمة الدرجة الأولى والتى تحقق قدراً أكبر من الإشباع لمن يقوم بشرائها أو الإستفادة منها .

والهدف من أتباع سياسة التمييز السعرى هو :ـ

١ ـ إرضاء الرغبات والأذواق المختلفة ومراعاة درجة اليسار المادى لمختلف فئات أو طبقات المستهلكين . ومن ثم تثبيت أقدام المشروع فى السوق وكسب المزيد من العملاء .

٢ ـ تعويض السلعة الرابحة للخسارة أو انخفاض الأرباح التى يحققها

المشروع من الإستمرار فى إنتاج أو بيع بعض المنتجات الأخرى المحدد لها أسعار منخفضة كثيراً عن أسعار السلع المربحة .

ويعتبر هذا الأسلوب من الأساليب الهامة المتبعة فى تسعير منتجات الصناعات المؤممة فى بعض الدول ذات الاقتصاد المختلط مثل بريطانيا . وكذلك بالنسبة لمنتجات بعض شركات القطاع العام فى مصر أو بعض الهيئات الاقتصادية مثل هيئة السلع التموينية التى تحدد أسعار اسلع البطاقات (السكر والشاى والزيت والأرز) منخفضه كثيراً عن أسعار بيع نفس السلع فى السوق الحر والتى تتميز بمواصفات أفضل من مواصفات سلع البطاقات .

السياسة السعرية لسلع التصدير : ـ

تتحدد أسعار المنتجات التى توجه إلى التصدير فى الخارج على أساس تكاليف الإنتاج وحساب المكون الأجنبى والمحلى المستخدم فى إنتاجها وبالنظر إلى الأسعار العالمية إذ أن تصدير سلعة ما بأسعار تقل عن تكلفتها يعنى خفض قيمة الجنيه بالنسبة لهذه السلعة وعادة ما لا يحدث ذلك إلا بالنسبة للصناعات الناشئه التى تكون فى حاجة إلى التشجيع خلال فترة معينة ومحدودة كما أن تصدير سلعة معينة يكون المكون الأجنبى فى إنتاجها أكبر من قيمتها التصديرية أو مساويا لها يعتبر غير مقبول وينطوى على تبديد موارد الدولة واستنزاف الموارد الاقتصادية دون طائل . لذلك يفضل دراسة تكلفة المكون الأجنبى وتكلفة المكون المحلى وتحديد الاسعار التى تؤدى إلى تحقيق إضافة جوهرية لموارد الدولة من النقد الأجنبى وزيادة قيمة العملة الوطنية فى مواجهة العملات الأجنبية .

أثر الضرائب والدعم على السياسة السعرية :ـ

قد تلجأ الدولة إلى فرض ضريبة غير مباشرة على استهلاك بعض السلع

غير الضرورية . وفى هذه الحالة يتضمن ثمن السلعة قيمة الضريبة والتى يوردها المصنع إلى مصلحة الضرائب ثم ينقل عبئها على تاجر الجملة الذى بدوره ينقل عبئها على تاجر التجزئة وبدوره ينقل عبئها على المستهلك .

ومن أمثلة ذلك الضرائب على الإستهلاك المفروضة بالقانون رقم ١٣٣ لسنة ١٩٨١ على بعض السلع المنتجة محليا (كالسكر والشاى والمياه الغازية والسجائر والصابون والأجهزة الكهربائية المنزلية وغيرها) ، وعلى بعض السلع المستوردة من الخارج كالدقيق الفاخر وسيارات الركوب والسجائر والأجهزة الكهربائيه والشاى المستورد والسكر المستورد وغيرها .

وفى هذه الحالة يكون سعر بيع السلعة كما يلى :

١ ـ سعر البيع تسليم المصنع = إجمالى تكلفة الإنتاج + ربح المصنع + ضريبة الإستهلاك

٢ ـ سعر بيع الجملة = سعر المصنع + ربح تجارة الجملة
(تتضمن ضريبة الإستهلاك فى سعر المصنع)

٣ ـ سعر التجزئة = سعر الجملة + ربح تجارة التجزئة
(سعر الجملة يتضمن ضريبة الإستهلاك)

مثال :

إذا كانت سلعة يتكلف إنتاجها ١٥ قرشا ويربح المصنع فيها خمسة قروش وتفرض الدولة ضريبة إستهلاك عليها ثلاثة قروش ويقدر ربح تجارة الجملة فيها بقرش صاغ .

كما يقدر ربح تجارة التجزئة فيها بنحو ٥ر١ قرش فان سعر بيع هذه السلعة للمستهلك يكون على النحو التالى :

سعر بيع التجزئة = تكلفة الإنتاج + ربح المصنع + ضريبة الاستهلاك + ربح تجارة الجملة + ربح تجارة التجزئة .

٥ر٢٥ = ١٥ + ٥ + ٣ + ١ + ٥ر١

ويجدر الإشارة إلى أنه فى ظل الإقتصاديات التى تعتمد على قوى السوق الحرة ووجود منافسة شبه كاملة بين المنتجين وبعضهم وتجار الجملة وبعضهم وتجار التجزئة وأقرانهم فإن نقل عبء الضريبة غير المباشرة إلى المستهلك النهائى يعتمد على مركز كل منهم فى السوق ودرجة أهمية السلعة المستهلك ومدى قدرته على خفض الكميات المستهلكة منها وهو ما يعرف فى علم الإقتصاد بمرونة الطلب السعرية . إذ أنه إذا كان المنتج أو التاجر فى وضع أو مركز أقوى من المستهلك فانه يستطيع أن ينقل عبء الضريبة بالكامل على المستهلك النهائى .

أما إذا كان العكس هو الصحيح فان المنتج أو التاجر هو الذى يتحمل الضريبة بالكامل ويصعب نقل عبئها على المستهلك . بيد أنه قد يكون كل من المنتج أو التاجر والمستهلك النهائى فى مراكز متساوية لا يستطيع أحدهما أن يفرض شروطه بالكامل على الآخر . وفى هذه الحالة يتم إقتسام العبء الضريبى بين كل من المنتج أو التاجر والمستهلك النهائى بنسب قد تكون متساوية وقد تكون مختلفة تعكس المراكز النسبية لكل منهم فى التأثير على السوق الحر .

ونود الإشارة هنا إلى أنه قبل عام ١٩٨١ كانت هناك عدة ضرائب غير مباشرة تفرض على السلع الإستهلاكية وبعض السلع المصرة وهي :

١ - رسوم الإنتاج على بعض السلع منذ عام ١٩٣٢ .

٢ - رسوم الإستهلاك على بعض السلع المستوردة .

٣ - فروق الأسعار . وتفرض على بعض السلع المنتجة محليا وتتضمن أسعارها هذه الفروق وغالبا ما كانت تحدد الأسعار جبريا أو بقرارات وزارية من الوزراء المختصين .

٤ - ضريبة الجهاد على بعض السلع منذ عام ١٩٧٣ .

وقد أدمجت كافة هذه الضرائب فى ضريبة واحدة تعرف بضريبة الإستهلاك منذ عام ١٩٨١ وقد تم تعديل القانون المذكور ١٣٣ لسنة ١٩٨١ بالقانون رقم ١٠٢ لسنة ١٩٨٢ حيث أضيفت بعض السلع الأخرى إلى جدول السلع الخاضعة لأحكام ضريبة الإستهلاك .

وقد بلغت حصيلة الدولة من ضرائب الإستهلاك نحو ١٣٤١ مليون جنيه عام ٨٣ / ١٩٨٤ وبلغت حصيلة هذه الضريبة نحو ١٦٠٠ مليون جنيه عام ١٩٨٥/٨٤ . ويقدر أن تصل قيمة الحصيلة إلى نحو ٢١٣٤٫٥ مليون جنيه عام ١٩٨٧/٨٦ ، وإلى نحو ٢٣٦٤٫٥ مليون جنيه عام ١٩٨٨/٨٧ .

وفيما يتعلق بالدعم الذى تمنحه الدولة لبعض الشركات أو المصانع التى تنتج سلعا ضروريا لجمهور المستهلكين فان الهدف منه هو تثبيت الأسعار أو بيع المنتجات بأسعار تقل عن تكلفة إنتاجها وأرباح المصنع منها . إذ تتحمل الخزانة العامة فى هذه الحالة بالفرق وغالبا ما تكون الأسعار محددة جبرياً . ويكون السعر المحدد كما يلى :

سعر البيع = سعر السوق الحر - قيمة الدعم للسلعة
= تكاليف الإنتاج + ربح المصنع - الدعم

مثال :

إذا كانت هناك سلعة ضرورية يتكلف إنتاجها خمسة وعشرون قرشا ويربح المصنع فيها ثمانية قروش ويحصل على دعم الوحدة من الخزانة قدره خمسة قروش فان السعر المحدد للبيع للمستهلك يكون على النحو التالى :

٢٨ = ٢٥ + ٨ - ٥

أى أن الدعم الذى تدفعه الدولة قد أدى إلى خفض سعر البيع للمستهلك من ٣٣ قرشاً إلى ٢٨ قرشا فقط الوحدة .

الفصل الخامس

الصناعات الصغيرة

تمهيد

قبل حدوث الثورة الصناعية فى أوربا لم يكن هناك ما يعرف بالصناعات الكبيرة أو الصناعات الثقيلة بل كان المشروع الصغير هو النمط السائد للمشاريع فى تلك الآونة . إذ ارتبط وجوده بوجود الأفراد فى مجتمع صغير بدائى يعمل فيه مالكه سواء بمفرده أو مع بعض المساعدين له مثل زوجته أو أبنائه أو صبية أو أسطوات يقومون بتعليم الصبية الصغار أثناء العمل .

ونظراً لبدائية أساليب الحياة قبل الثورة الصناعية ووجود نوع من الإنغلاق أو الاكتفاء الذاتى فى مختلف الدول فقد كان مجال أنشطة الصناعات الصغيرة يتركز فى القيام بالصناعات التى تتصل بشكل مباشر باستهلاك الأفراد مثل صناعة الملابس الجاهزة أو صناعة الأحذية أو صناعات غزل ونسج الأقطان والأصواف يدويا أو بواسطة مغازل خشبية صغيرة وبدائية ومثل صناعة أوانى الطهى الفخارية والخشبية والمعدنية ومثل صناعة بعض المستلزمات المنزلية من الأثاث ، وموائد الأكل (الطبالى)، والحصير . . إلخ .

ورغم ما ترتب على الثورة الصناعية من تقدم كافة الصناعات وتعقدها

نتيجة إستخدام أساليب تكنولوجية حديثة ، إلا أن الصناعات الصغيرة ما زالت حتى اليوم محتفظة بطابعها المميز ولم تندثر ل وتستحوذ على نسبة هامة من النشاط الاقتصادى فى كافة بلاد العالم الثالث (الدول النامية) .

ولا يستطيع أحد أن ينكر شيئاً من التغير قد حدث فى أساليب التشغيل فى كافة الصناعات الصغيرة فى دول العالم المتقدمة (الدول الصناعية) ، ومع ذلك لا تزال تلك الصناعات تحتفظ بوجودها وتساير التطور العلمى مثلما هو حادث الآن فى اليابان والولايات المتحدة الأمريكية وبريطانيا وغيرها خاصة فى مجال الصناعات التحويلية والتى تتميز باستخدام نسب كبيرة من العمال فى الصناعة ونسبة صغيرة من رأس المال كصناعات الغزل والنسيج والخبز ، والمياه الغازية . . إلخ .

وفى الفكر الإشتراكى نجد أن النظرة إلى الصناعات الصغيرة تأخذ طابعاً أيدلوجيا يستخدم الدلالة على حتمية إنهيار النظام الرأسمالى واختفاء تلك الصناعات معه .

وبذلك فان مفكرى الإشتراكية ينظرون إلى الصناعات الصغيرة باعتبارها علامة مميزة لمرحلة تاريخية معينة من مراحل التطور الاقتصادى والتطور الصناعى مآلها إلى الإندثار لا محالة . غير أن الواقع العملى قد أثبت عدم صحة هذا الزعم حتى فى البلاد التى تحولت من الرأسمالية إلى الإشتراكية .

وفى هذا الفصل نتناول دراسة المعايير التى يمكن استخدامها للتمييز بين الصناعات الصغيرة ، والصناعات الكبيرة (معايير قياس حجم المشروع) . ثم نتعرض لمشاكل الصناعات الصغيرة المختلفة وكيفية التغلب عليها . وفى

ختام الفصل نتعرف على ملامح الصناعات الصغيرة فى مصر ، وأهم مشكلاتها وكيفية علاجها .

أولا : معايير التفرقة بين الصناعات الكبيرة والصناعات الصغيرة :

هناك بعض المعايير التى يمكن إستخدامها للتفرقة بين الصناعات الكبيرة والصناعات الصغيرة وهى :

- عدد العاملين فى المشروع .
- كمية المواد الخام المستخدمة .
- حجم الإنتاج .
- عدد الآلات .
- قيمة المواد الخام .
- قيمة الإنتاج .
- قيمة رأس المال .

وتوضح فيما يلى كيفية إستخدام كل معيار ونتعرف على مزايا إستخدامه وعيوبها

(أ) عدد العاملين :

طبقاً لهذا المعيار تتم المقارنة بين المشروعات على أساس العدد المطلق للعاملين فى كل مشروع . وبذلك فإن المشروع الذى يضم أو يوظف عدداً كبيراً من العاملين يعتبر من المشروعات الكبيرة بينما المشروع الذى يوظف أعداد محدودة منهم يعتبر من المشروعات او الصناعات الصغيرة .

ويعتبر هذا المعيار من أسهل وأشهر المعايير المستخدمة، ويرجع ذلك إلى سهولة الحصول على البيانات الخاصة بعدد العاملين فى المشروعات المختلفة. وذلك فضلا عن بساطتها الواضحة دون تعقيدات فنية.

ويعاب على إستخدام هذا المعيار ما يلى :

- افتراض تجانس العاملين من حيث درجة المهارة أو الكفاءة المهنية وما يبذلونه من جهود. إذ أن الواقع يشير إلى أن العاملين فى أى موقع إنتاجى يتميزون عن بعضهم البعض من حيث الخبرات والثقافة والتدريب، والقدرات الذهنية والجسمانية والسن والجنس.. إلخ.

- يعتبر هذا المعيار معياراً متحيزاً لصالح المشروعات الصغيرة التى بطبيعتها تستخدم أسلوب إنتاجى يعتمد على تكثيف العمالة. وقلة رأس المال بعكس المشروعات الكبيرة التى تستخدم أسلوب التكثيف الرأسمالى وقلة العمالة. ومن ثم فإن المقارنة يمكن أن تكون مضللة خاصة فى الدول الصناعية المتقدمة التى تعتمد بشكل كبير على إحلال الآلات الحديثة محل العمال فى عملية الإنتاج.

- تجاهل الطاقة الإنتاجية للآلات التى يعمل عليها العمال.

- فى حالة المقارنة بين المشروعات التى تتبع صناعات مختلفة تبدو المساوىء السابقة أكثر وضوحا خاصة فيما يتعلق بدرجة تكثيف العمالة أو رأس المال، وتفاوت كفاءة أو درجة مهارة العاملين من صناعة لأخرى. وذلك بالمقارنة لما يكون عليه التمييز بين حجم المشروعات التى تنتمى إلى صناعة واحدة.

(ب) كمية المواد الخام المستخدمة :

يمكن التمييز بين الصناعات من حيث الحجم تبعاً لكمية المواد الخام المستخدمة . إذ أنه طبقا لهذا المعيار يعتبر المشروع الذى يستخدم كميات كبيرة من المواد الخام مقدرة بالوزن من المشروعات الكبيرة ، بينما يعتبر المشروع الذى يستخدم كميات قليلة الوزن من المواد الخام أو مستلزمات الإنتاج من المشروعات الصناعية الصغيرة .

ومن عيوب استخدام هذا المعيار ما يلى :

- التحيز لصالح المشروعات الصناعية التى تستخدم مواد خام أو مستلزمات إنتاج ثقيلة الوزن وقد لا يكون حجمها كبيراً . وبالعكس هناك بعض المشروعات التى تستخدم مواد خام أو مستلزمات قليلة الوزن ومع ذلك فإنها من المشروعات الصناعية الكبيرة مثل صناعة الساعات والمياه الغازية .

- عند المقارنة بين أحجام مشروعات تنتمى إلى نوع واحد من الصناعة تكون النتائج مضللة خاصة وأن توفير القدر المستخدم من المواد الخام والمستلزمات الوسيطة يرجع عادة إلى كفاءة الإدارة والعاملين فى استخدام الموارد المتاحة بينما قد يكون ارتفاع وزن الكميات المستخدمة من المواد الخام والمستلزمات راجعا إلى سوء الإدارة ، وانخفاض كفاءة الاستخدام وما ينتج عن ذلك من تبديد للموارد المادية .

(ج) حجم الإنتاج :

وباستخدام هذا المعيار تحدث المقارنة بين المشروعات على أساس كمية

المنتجات النهائية المصنوعة بالطن مثلا أو الكيلو جرام .. إلخ . وقد يكون القياس باستخدام عدد الوحدات المنتجة . وبذلك فإن المشروع الذى يقل فيه كمية المنتجات وزنا أو عدداً يعتبر من الصناعات الصغيرة . بينما يعتبر المشروع الذى يرتفع وزن أو عدد الوحدات المنتجة من المشروعات أو الصناعات الكبيرة .

ومن عيوب هذا المعيار ما يلى :

ـ يعتبر استخدام هذا المعيار مضللا كذلك لعدم أخذ نسبة الإنتاج إلى الطاقة القصوى المتاحة للمشروع فى الحسبان . إذ يمكن أن يكون هناك مشروعين (أ) ، (ب) ، ينتج المشروع :

(أ) ألف وحدة أو ألف طن مثلا تمثل ٥٠ ٪ من الطاقة القصوى بينما ينتج المشروع .

(ب) ٢٠٠٠ وحـــدة ، أو ٢٠٠٠ طن مثلا وتمثل ٨٥ ٪ من الطاقة القصوى . ومع ذلك لا يمكن القول بأن المشروع (أ) مشروع صغير ، والمشروع (ب) مشروع كبير . إذ يكون العكس هو الصحيح ، وما النتائج المحققة سوى انعكاس لضعف الإدارة وعدم القدرة على استخدام الموارد أو الحجم الكبير للمشروع (أ) .

(د) عدد الآلات :

وعند استخدام عدد الآلات للمقارنة يعتبر المشروع الذى يستخدم عدداً كبيراً من الآلات من المشروعات الكبيرة بينما المشروع الذى يستخدم عدد محـــدود من الآلات يعتبر من المشروعات الصغيرة . وذلك

سواء كان المشروعان يتبعان صناعة من نوع واحد أو يتبعان نوعين مختلفين من الصناعة .

ويعاب على استخدام هذا المعيار ما يلى :

— يعطى نتائج مضللة لعدم أخذ الطاقة الإنتاجية لكل آلة فى الحسبان . إذ من الممكن أن يكون عدد الآلات فى أحد المشروعات كبيراً ومع ذلك تقل طاقة إنتاج هذه الآلات عن الطاقة الإنتاجية لآلة كبيرة واحدة فى مشروع آخر .

— يتجاهل هذا المعيار كذلك مستوى الفن التكنولوجى المستخدم وأثره على الجودة . إذ أن هناك صناعات يمكن أن تكون كبيرة ومع ذلك يقل استخدام الآلات الحديثة فيها والاعتماد على المهارات اليدوية كالسجاد والكليم مثلا الذى ينتج عمداً باستخدام الأيدى العاملة الماهرة لما له من قيمة إشباع عالية لدى بعض المستهلكين بالمقارنة بالسجاد المصنوع بالآلات الحديثة .

(هـ) قيمة المواد الخام :

طبقا لهذا المعيار يكون المشروع الذى يستخدم مواد خام ومستلزمات إنتاج مرتفعة القيمة من الصناعات الكبيرة بينما يكون المشروع الذى يستخدم مـــواد خام أو مستلزمات إنتاج رخيصة الثمن من الصناعات الصغيرة .

ويعاب على هذا المعيار ما يلى :

— قد يرجع ارتفاع القيمة إلى عوامل العرض والطلب رغم انخفاض

الكميات المستخدمة من المواد الخام والمستلزمات الأخرى . ومن ثم فإن عوامل السوق هذه يمكن أن تجعل قيمة موادخام يستخدمها أحدالمشروعات مرتفعة القيمة عما يستخدمه مشروع آخر من كميات مساوية لها فى الوزن أو العدد وتنخفض أسعارها بسبب لا دخل للمشروع فيه وهو ما يعرف بخداع النقود .

تؤدى التغيرات المستمرة فى الأسعار سنة بعد أخرى إلى اختلاف التصنيف لحجم المشروع تبعاً لذلك . ويعنى هذا أن أحد المشروعات يمكن أن يعتبر كبيرا فى هذا العام مثلا ويمكن أن يعتبر صغيرا فى العام القادم نتيجة انخفاض أسعار المواد الخـــام وثبات أو ارتفاع أسعار المواد الخام المستخدمة فى مشروعات أخرى وهكذا . وهذا أمر غير مقبول عمليا .

(و) قيمة الإنتاج :

ويقصد بقيمة الإنتاج كمية الإنتاج أو عدد الوحدات المنتجة مضروبة فى سعر بيع الوحدة . ومن ثم فإن النتيجة الحادثة تستخدم للمقارنة بين الصناعات المختلفة فإذا كانت إحدى الصناعات تنتج منتجات قيمتها الإجمالية مرتفعة اعتبرت من الصناعات الكبيرة . والعكس بالنسبة للصناعات التى تنتج منتجات قليلة القيمة الإجمالية .

ويعاب على هذا المعيار ما يلى :

— قد تتساوى كميات الإنتاج فى صناعتين ومع ذلك ترتفع قيمة الإنتاج فى إحدى الصناعات عنها فى الصناعة الأخرى نتيجة إرتفاع سعر الوحدة فى الصناعة الأولى عنه بالنسبة لمنتجات الصناعة الثانية . ولذلك لا يجوز اعتبار الصناعة الأولى صناعة كبيرة والصناعة الثانية صناعة صغيرة

وبذلك فان النتائج يشوبها شيء من التحيز لصالح المشروعات التى تبيع بأسعار مرتفعة .

ويلاحظ أنه فى حالة تقدير قيمة المنتجات على أساس تكلفة العوامل المستخدمة بدلا من سعر البيع فان التضليل يكون وارداً أيضاً نظراً لاحتمال تفاوت أسعار شراء المستلزمات السلعية والخدمية وكافة أسعار عوامل الإنتاج من صناعة إلى أخرى ، ومن مشروع إلى مشروع آخر داخل النوع الواحد من الصناعات .

(ر) رأس المال :

وطبقاً لهذا المعيار تتم المقارنة بين المشروعات الصناعية تبعاً لقيمة رأس مال كل مشروع فإذا كان هناك مشروعين (أ) ، (ب) وكان رأس مال مشروع الأول مليون جنيه عام ٨٥/٨٤ ورأس مال المشروع الثانى نصف مليون جنيه اعتبرنا المشروع (أ) مشروع صناعى كبير والمشروع (ب) مشروع صناعى صغير .

ويعاب على إستخدام هذا المعيار ما يلى :

- صعوبة تحديد المقصود برأس المال . إذ أن هناك أنواع متعددة ، ومفاهيم كثيرة لرأس المال فهناك رأس المال الثابت ، ورأس المال العامل ، ورأس المال المصدر ، ورأس المال المستثمر ، ورأس المال الإسمى .. إلخ . وبذلك فان المعيار المستخدم يفتقد إلى التحديد والوضوح .

- هناك بعض العيوب النقدية التى ترد على إستخدام هذا المعيار . إذ أن تغيرات قيمة النقود من فترة إلى أخرى تؤدى إلى تضاؤل القيمة الحقيقية

لرأس مال المشروع خاصة ذلك الجزء من رأس المال المصدر فى صورة أسهم وسندات حيث أن تغيرات أسعار الأوراق المالية فى البورصة تؤدى إلى وجود إنحراف بين القيمة الإسمية والقيمة السوقية لهذه الأوراق . ويعنى ذلك أن إستخدام القيمة الإسمية ينطوى على عدم مطابقة لحقيقه رأس المال ومن ثم فانه فى حالة المقارنة بين مشروعين على أساس القيمة الإسمية لرأس المال المصدر تكون مثل هذه المقارنة مضللة إلى حد كبير .

- هناك جزء من رأس المال يكون رأس مال عينى فى صورة آلات ومعدات وأصول ثابتة أخرى مختلفة . والمعروف أن لكل آلة طاقة إنتاجية تختلف بالزيادة أو النقص عن الآلات الأخرى المستخدمة فى صناعات أو مشروعات أخرى ، ومن ثم فإن المقارنة المطلقة تصبح مضللة أيضا .

- هناك بعض الأصول التى تستهلك قيمتها بالكامل دفتريا ولكن القيمة السوقية لها تكون مرتفعة . وبذلك فان هناك جزء من الإحتياطيات يعتبر سريا أو غير ظاهر فى الدفاتر وبدون أخذه فى الحسبان تكون المقارنة المطلقة لقيمة رأس المال مضللة أيضاً .

وهكذا نجد أن هناك معايير متعددة للحكم على حجم المشروع الصناعى ، ولكل معيار من هذه المعايير بعض العيوب أو التحفظات التى ينبغى أخذها فى الحسبان عند المقارنة حتى تكون النتائج صحيحة .

وبعد إستعراض كافة هذه المعايير يثور تساؤل فى الأذهان وهو ما هو المعيار المفضل أو الذى يجب أخذه فى الحسبان أو الاعتماد عليه دون بقية المعايير ؟

وللاجابة على هذا التساؤل نقول :

المفاضلة بين المعايير المذكورة :

يجب التفرقة بين حالتى الأجل القصير والأجل الطويل عند إستخدام معايير التمييز أو المقارنة بين أحجام المشروعات المختلفة . ومع ذلك نستطيع القول بأنه لا يوجد معيار واحد أو وحيد يتعين الأخذ به دون المعايير الأخرى وإنما لابد من إستخدام أكثر من معيار أو إستخدام كافة المعايير المذكورة وفقا لظروف ونوع الصناعات موضع المقارنة .. إلخ . ونوضح ذلك كما يلى :

١ ـ فى الأجل القصير :

يمكن الاعتماد على أحد المعايير السابقة أو أكثر من معيار لأخذ فكرة تقريبية أو مبدأية عن حجم المشروع بالمقارنة بأحجام المشروعات الأخرى التى تنتمى إلى صناعة واحدة ، ويكون القرار تحكميا إلى حد كبير .

٢ ـ فى الأجل الطويل :

يتميز الأجل الطويل (أكثر من سنة) بوجود فرصة لحدوث تغيرات فى طبيعة العناصر التى نستخدم للحكم على حجم المشروع . وبذلك فان النتائج التى يتم التوصل إليها تعتبر ذات أهمية ضعيفة .

ويلاحظ أنه فى حالة وجود سوق منافسة كاملة يتحقق فيها شىء من التجانس بين المنتجات وعوامل الإنتاج ، وأسعار البيع ، والشراء تكون هناك فرصة طيبة الوصول إلى نتائج مرضية . وذلك فى حالة المقارنة بين مشروعات من نفس نوع الصناعة . أما فى حالة المقارنة بين مشروعات من أنواع مختلفة من الصناعات فان المشاكل المتعلقة باستخدام المعايير المذكورة تظل قائمة .

ثانياً : المشاكل التي تواجه الصناعات الصغيرة :

يمكن حصر أهم المشاكل التي تواجه الصناعات الصغيرة فيما يلي :

- ضآلة رأس المال .

- تخلف مستوى التكنولوجيا المستخدم .

- انخفاض مهارة العمال .

- ضعف المقدرة التمويلية .

- مشكلات إدارية وتسويقية .

- ضآلة حجم الإنتاج .

- تلوث البيئة .

- المنافسة .

ونوضح ما سبق كما يلي :

١ - ضآلة رأس المال :

نظراً لقيام معظم الصناعات الصغيرة على أساس ملكية فردية لفرد أو إثنين تكون قدراتهم محدودة في توفير رأس المال اللازم لدورة الإنتاج أو محاولة عمل توسعات إستثمارية. كما يصعب على المشروع الصناعي الصغير إتباع أساليب زيادة رأس المال التي يمكن للمشروع الكبير الحصول عليها مما يحد من قدرة المشروع الصغير على زيادة حجمه بالتبعية .

٢ - تخلف مستوى التكنولوجيا المستخدم :

حيث تعتبر أساليب الإنتاج المتبعة فى المشروعات الصغيرة مجرد أساليب بدائية تعتمد على كثافة الأيدى العاملة أو عنصر العمل ويقل فيها استخدام التكنولوجيا أو يكاد ينعدم وبطبيعة الحال ينعكس ذلك على مستوى الجودة وحجم الإنتاج ، والتكاليف .. إلخ.

ورغم أن هناك بعض الصناعات التى تأثرت بالثورة الصناعية فى دول أوربا وغيرها من الدول المتقدمة إلا أن المقارنة بين مثل هذه الصناعات الصغيرة والصناعات الكبيرة فى هذه الدول تعتبر فى غير صالح الصناعات الصغيرة أيضاً .

٣ - إنخفاض مهارة العمال :

تعانى الصناعات الصغيرة من انخفاض درجة مهارة العمال نظراً لعدم وجود تدريب على الأساليب الأفضل فى الأداء وحسن استخدام المواد الخام والوقت . ويتبع ذلك معاناة الصناعات الصغيرة من انخفاض مستوى الإنتاج أو درجة الجودة والمواصفات الفنية ومن ثم ضعف قدرتها على إنتاج منتجات تستطيع المنافسة فى الأسواق المحلية .

٤ - ضعف المقدرة التمويلية :

وتعتبر هذه المشكلة محصلة أو نتيجة لضآلة رأس المال المستخدم وعدم القدرة على توفير مصادر تمويل إضافية سواء من شركاء بالمال أو بالإقتراض من البنوك بأسعار فائدة مرتفعة ، أو ضآلة حجم المبيعات ومن ثم انخفاض مقدار الإيرادات الذاتية الناتجة عن نشاط المشروع الصغير . وذلك فضلا

عن صعوبة الحصول على مستلزمات إنتاجية بالأجل وإن استطاع المشروع ذلك فإنها عادة ما تكون أسوأ الأصناف لدى الموردين لإحتياجات المشروع الصغير من المواد الخام والمستلزمات .

٥ - مشكلات إدارية وتسويقية

وتتمثل هذه المشكلات فيما يعانيه المشروع الصناعي من عدم وجود تخصيص وتقسيم للعمل وما يتبعه من مزايا إدارية هامة . إذ غالبا ما نجد أن صاحب المشروع ومن معه من العمال يؤدى كل منهم عدة أعمال أو واجبات يؤديها العديد من العمال والموظفين فى المشروعات الكبيرة .

ويضاف إلى ما سبق عدم وجود فصل بين الملكية والإدارة فى مثل هذه المشروعات الصناعية الصغيرة ، وهو الأمر الذى يؤدى إلى عدم اتباع مالك المشروع لأساليب حديثة أو وضع أهداف غير تقليدية للمشروع . ومن ثم عدم وجود تغيير فى علاقة المشروع بالعملاء أو بغيره من المشروعات الأخرى وعدم القدرة على فتح منافذ تسويقية جديدة .

وترجع المشكلات المتعلقة بضعف القدرة التسويقية للمشروع إلى ضعف المقدرة التمويلية له والسابق الإشارة إليها، حيث أن النشاط التسويقى يتطلب إنفاق على الدعاية وتطوير التعبئة والتغليف ، والتسعير ، الخدمات المقدمة إلى العملاء والبيع الآجل أو بالتقسيط .. إلخ . وبطبيعة الحال تحول القدرة التمويلية للمشروع الصناعى الصغير دون أداء كافة هذه الأنشطة .

٦ - ضآلة حجم الإنتاج:

نظراً لضآلة رأس المال ، وضعف المستوى التكنولوجى المستخدم

وضعف المقدرة التمويلية للمشروع الصغير فإن المشروع لا يستطيع زيادة حجم الإنتاج إلى المستوى الذى يمكنه من الحصول على مزايا الحجم الكبير أو تحقيق الوفورات الداخلية والوفورات الخارجية ، ويترتب على ذلك إرتفاع متوسط تكلفة الوحدة من النفقات الثابتة فى المشروعات الصغيرة عنها فى المشروعات الكبيرة . ويؤدى ذلك إلى هبوط مستوى الأرباح المحققة فى المشروعات الصغيرة ومن ثم صعوبة التوسع فى حجم الإنتاج وهكذا فى حلقة مفرغة .

٧ - تلوث البيئة :

ويقصد بذلك ما تسببه بعض الصناعات الصغيرة من تلوث للهواء أو للماء أو أمراض للعمال أو للسكان فى منطقة التوطن . إذ أن التجارب الماضية للصناعات الصغيرة توضح أن نشأة هذه الصناعات ارتبطت بالمنازل والمحال الصغيرة فى الأحياء الشعبية المزدحمة بالسكان

٨ - المنافسة :

ونقصد بها منافسة المشروعات الصناعية الكبيرة للمشروعات الصغيرة فى الأسواق المحلية . إذ أن قدرة المشروعات الكبيرة على تطوير المنتجات ، وتخفيض أسعار البيع ، والتمتع بوفورات الحجم الكبير من الإنتاج لا يوجد مثيل لها فى حالة الصناعات الصغيرة الأمر الذى يؤدى إلى إرتفاع قدرة المشروعات الكبيرة على منافسة المشروعات الصغيرة فى أسواق بيع منتجات كل منهم فى السوق المحلى .

ويضاف إلى ما سبق المنافسة التى تقابلها منتجات الصناعات الصغيرة

من جانب المنتجات المستوردة المثيلة والتي غالبا ما تكون أفضل من حيث الجودة وما تحققه من منفعة أو إشباع للمستهلك ، وقد تكون أقل سعراً من السلع المنتجة محليا .

ولا يغير من النتائج والملاحظات السابقة وجود حالة منافسة كاملة في الأسواق أو حالة احتكار أو منافسة احتكارية حيث أن ضآلة الحجم في الصناعات الصغيرة كفيلة بذاتها بأن تؤدى إلى تعقيد الأمور وعدم القدرة على مواجهة أى منافسة .

وقد يزيد الأمر صعوبة في حالة ما إذا كانت بعض الحكومات تقوم بتحديد أسعار بيع جبرية لسلع تنتجها المشروعات الصغيرة .

إختلاف المشاكل في الدول النامية عنها في الدول المتقدمة :

يجدر الإشارة إلى أن المشاكل المذكورة آنفا تتفاوت حدتها في المنشآت الصناعية الصغيرة بين الدول المتقدمة والدول النامية رغم التسليم بوجود كافة هذه المشاكل في كل من الدول النامية والدول المتقدمة على السواء .

إذ يكمن الإختلاف في درجة حدة كل مشكلة في الدول النامية بالنسبة إلى حدتها في الدول المتقدمة مثال ذلك أن الصناعات الصغيرة في الدول النامية تعاني من مشكلة قلة رأس المال بدرجة أكثر حدة منها في الصناعات الثقيلة في الدول المتقدمة ، نظراً لأن مستوى الدخل القومي ومتوسط نصيب الفرد منه في الدول النامية أقل منه في الدول المتقدمة . ولما كان المشروع الصناعي الصغير عادة ما يرتبط بدخل فرد أو عدة أفراد دخولهم منخفضة في المتوسط فإننا بطبيعة الحال نتوقع زيادة معاناة المشروع الصناعي الصغير من انخفاض رأس المال وصعوبة زيادته في الدول النامية بدرجة أكبر منها في الدول المتقدمة .

مثال آخر : يتعلق بمشكلة انخفاض درجة مهارة العامل فى المشروع الصناعى الصغير إذ توجد هذه المشكلة فى كل من الدول النامية والمتقدمة على السواء . ولكن بالنسبة للمشروع الصناعى الصغير فى الدول المتقدمة نجد أنه كما سبق القول قد تأثر كثيراً بالثورة الصناعية وحدث نوع من استخدام الأساليب التكنولوجية الحديثة فى تلك الصناعات وإن كانت أقل منها فى المشروعات الصناعية الكبيرة فى تلك الدول وبذلك نجد أن انخفاض مهارة الأيدى العاملة يعتبر أكثر ضرراً فى الصناعات الصغيرة فى الدول النامية منه فى الدول المتقدمة التى أصبحت تستخدم قدر من الآلات الحديثة الموفرة للأيدى العاملة .

ويمكن ملاحظة نفس الشىء بالنسبة لمشكلة تلوث البيئة حيث تزيد حدتها فى الدول النامية وتقل فى الدول المتقدمة التى لديها من الإمكانيات العلمية والطبية ما يمنع حدوث أضرار تلوث البيئة . وذلك يعكس الحال فى الدول النامية .

ثالثا : مشاكل الصناعة الصغيرة فى مصر

وكيفيـة علاجها

تمهيـد :

نستطيع القول بأن الأساس المستخدم للتفرقة بين الصناعات الصغيرة والصناعات الكبيرة فى مصر يقوم على ما يلى :

١ ـ عدد العمال :

حيث تعتبر المنشآت التى توظف عددا من العاملين يتراوح بين عشرة عاملين ، وخمسين عاملا من الصناعات الصغيرة . ويستفاد ذلك من التصنيف الذى يتبعه بنك التنمية الصناعية فى معاملاته مع المنشآت الصناعية المختلفة .

ويجدر ملاحظة أن البنك يعتبر المنشآت التى يقل عدد العاملين فيها عن عشرة عمال منشآت حرفية وتحصل هذه المنشآت على نحو ١٦ ٪ من قيمة القروض قصيرة الأجل . ونحو ١٦ ٪ من قيمة القروض المتوسطة والطويلة الأجل بالعملة المحلية . وتحصل على نحو ٣ ٪ من قيمة القروض متوسطة وطويلة الأجل بالعملات الأجنبية ، ويعنى ما سبق أن هذا النوع من المنشآت يحصل على نحو ٩ ٪ من إجمالى قيمة القروض المعتمدة .

أما الصناعات الصغيرة (غير الحرفية) فتحصل على نحو ٢٠ ٪ من إجمالى قيمة القروض الممنوحة وذلك وفقاً لاحصائيات البنك عن ١٩٧٩ .

٢ - رأس المال :

يستفاد من العلاقة بين بنك التنمية الصناعية والبنوك التجارية المحلية والمنشآت الصناعية فى مصر أن تلك البنوك تعتبر الصناعة الصغيرة هى الصناعة التى لا يتجاوز رأس مالها ٢٥٠ ألف جنيه . إذ أن البنوك المذكورة تضع حدود قصوى للتمويل الممنوح للمنشآت الصناعية الصغيرة لأغراض التكوين الرأسمالى ويمثل ثمن الآلات والمعدات فقط .

وهكذا نستطيع أن نقول بأن الصناعات الصغيرة هى الصناعات التى يتراوح عدد العاملين فيها بين ١٠ - ٥٠ عاملا ، وتلك التى لا يتجاوز رأس مالها الثابت ٢٥٠ ألف جنيه .

ويلاحظ أن هذا التعريف قابل التغير من فترة إلى أخرى تبعاً لتغير ظروف أحجام المشروعات الكبيرة والصغيرة على السواء ، حيث أن تغير القوة الشرائية النقود من فترة زمنية لأخرى يترتب عليه تغيرات مماثلة فى النظرة إلى قيمة رأس المال وبقية عناصر الإنتاج فى كل من المشروعات الكبيرة والصغيرة على السواء .

وفيما يلى نتعرف على أهم المشاكل التى تواجه الصناعات الصغيرة فى مصر وكيفية معالجتها .

(أ) المشاكل :

يمكن التعرف على المشاكل التى تواجهها الصناعات الصغيرة فى مصر من خلال التقرير الذى أعده البنك الدولى للانشاء والتعمير عن الصناعات الصغيرة فى مصر عام ١٩٧٧ وهى :

١ - تقادم الآلات والمعدات فى منشآت الصناعة الصغيرة واتباع أساليب تكنولوجية متخلفة يترتب عليها انخفاض معامل رأس المال إلى العمل عن الحد الأدنى فى بعض الصناعات .

٢ - سوء أساليب الإدارة والتنظيم والمحاسبة حيث إلا يوجد فصل بين الملكية والإدارة ولا يوجد تخصص أو تقسيم عمل فعال ولا تتبع المعايير أو الأسس السليمة فى إعداد الهيكل التنظيمى للصناعة الصغيرة . كما يعتبر الفن المحاسبى المستخدم فى تلك المنشآت بدائياً إلى حد كبير .

٣ - سوء تصميم المصانع وعدم ملاءمة المساحة وطريقة البناء ، وسوء ظروف العمل بتلك الصناعات . وذلك أن تلك الاعتبارات لا تحظى بالاهتمام المناسب على النحو المعمول به فى الصناعات الكبيرة أو الحديثة المتطورة . ولعل ذلك يرجع إلى أن هدف التوسع لم يكن واردا عند إنشاء المشروع . وذلك فضلا عن قصور الإمكانيات التمويلية اللازمة لتحسين ظروف العمل والمبانى والأرض المقام عليها المشروع .

٤ - سوء الخدمات الفنية الصناعية الأساسية كالأمن الصناعى ومراقبة الجودة والتوحيد القياسى والتصميمات الصناعية ، والإصلاح والصيانه . إلخ . ويرتبط ذلك - فى رأينا - بقصور الامكانيات التمويلية للمشروع الصغير والتى تعجز عن الإنفاق على كافة تلك الخدمات فضلا عن تصور الامكانيات الفنية والخبرات البشرية اللازمة لأداء تلك الخدمات بتلك المشروعات .

٥ - تدهور المرافق الأساسية بالمشروع مثل شبكات تصريف المخلفات والتغذية الكهربائية والمياه . . . إلخ . وذلك فضلا عن قصور المرافق الأساسية العامة فى الأماكن التى يوجد بها مواقع بعض المشروعات .

وذلك أن ما يصلح من المرافق العامة لخدمة الأحياء السكنية لا يتناسب مع متطلبات الصناعة مما يؤدى إلى حدوث أعطال كثيرة وتحمل خسائر كبيرة

٦ - وجود إختناقات أثناء عملية الإنتاج نتيجة عدم ورود المواد الخام أو المستلزمات الوسيطة بانتظام الأمر الذى يترتب عليه تعطيل الإنتاج وتحمل خسائر أيضا بسبب عدم سرعة دوران رأس المال العامل .

٧ - قصور الإمكانيات التمويلية للمشروعات الصغيرة ، وعدم قدرة هذه المشروعات على الحصول على مصادر تمويل إضافية سواء بزيادة رأس المال أو الاقتراض من الجهاز المصرفى أو التأجير . . . الخ . وذلك بعكس المشروعات الكبيرة التى تستطيع طرح أسهم جديدة أو سندات ،أو الحصول بسهولة على القروض والتسهيلات المصرفية من المؤسسات التمويلية المختلفة ، أو الحصول على تسهيلات إئتمانية من مصادر مختلفة .

٨ - مشكلات تسويقية :

تتمثل هذه المشكلات فى صعوبة فتح منافذ توزيع فى أماكن متعددة أو الإستعانة بالوكلاء بالعمولة أو تطوير التعبئة والتغليف أو البيع بالتقسيط أو بأسعار تنافسية أو تقديم خدمات للمستهلكين ، أو دفع تكاليف حملة إعلانيه فى مختلف وسائل الاعلام للتعريف بمنتجات المشروع ومزاياها . . إلخ . ويؤدى ذلك إلى ضآلة إيرادات البيع وتواضع الأرباح المحققة .

٩ - إنخفاض درجة مهارة العمال الأمر الذى يتمثل فى انخفاض إنتاجية العامل . ووجود فاقد أو ضائع من المواد الخام والوسيطة ، وارتفاع التكلفة، وأستغراق وقت أطول ، أى طول دورة التشغيل ولعل مما يساهم فى إستمرار

مشكلة إنخفاض درجة المهارة عدم وجود تدريب مهنى أو فنى للعاملين بمعظم منشآت الصناعة الصغيرة نتيجة قصور الامكانيات المالية بتلك المنشآت على النحو السابق إيضاحه .

ويمكن أن نضيف إلى المشاكل السابقة ما يلى :

١٠ - وجود بعض السياسات الحكومية غير المشجعة للصناعات الصغيرة مثل تحديد أسعار جبرية لمنتجات بعض المشروعات الصغيرة ، أو وضع حدود قصوى لأرباحها مثل صناعة الأحذية ، والمنتجات الجلدية .

١١ - إلزام الحكومة لشركات وهيئات القطاع العام والجهاز الإدارى الحكومى بالتعامل مع مشروعات صناعية كبيرة ممثلة فى القطاع العام المصرى ، الأمر الذى يؤدى إلى عدم وجود فرصة للصناعات الصغيرة للمنافسة فى السوق المحلى حيث أن معظم منشآت تلك الصناعة قطاع خاص .

١٢ - وجود الكثير من منشآت الصناعة الصغيرة فى أحياء شعبية قديمة ومزدحمة الأمر الذى يؤدى إلى صعوبة التوسع فى المستقبل ، وإلى وجود فرصة لتلوث البيئة والضوضاء وغيرها من الآثار الاجتماعية السيئة .

(ب) تنمية الصناعات الصغيرة :

إن تنمية الصناعات الصغيرة فى مصر يتطلب إتخاذ ما يلى :

١ - تحديد أولويات للصناعات الصغيرة تبعاً لمدى أهميتها للاقتصاد القومى واعتبارات التنمية الصناعية فى مصر خلال الخطة الخمسية القادمة . وأن ينص صراحة على قصر الدعم أو المعونات والتسهيلات أو الامتياز التى تمنحها الحكومة على المشروعات الصغيرة ذات الأهمية القصوى فقط .

٢ - الاهتمام بالدعم الفنى والمالى الحكومى للصناعات الصغيرة : وذلك أن تتولى أجهزة الحكومة والقطاع العام مسئولية المعاونة الفنية بواسطة المهندسين والفنيين والعلماء لمساعدة الصناعة الصغيرة على تطوير أساليب الإنتاج والإدارة وتحسين النظم أو التصميمات الهندسية ورفع مستوى الأداء .

أما الدعم المالى فيكون من خلال زيادة قيمة القروض الميسرة المقدمة من البنوك المتخصصة ومؤسسات التمويل الحكومية لتلك الصناعات .

٣ - الإهتمام بأسس توطن الصناعة الصغيرة بحيث لا يترتب على إختيار موقع المشروع تحمله بأعباء التنمية الاقليمية . ولذلك فانه يكون من الأفضل تركز المشروعات الصغيرة بدلا من إنتشارها حتى يمكن الاستفادة من وفورات التركز والتغلب على مشاكل إنخفاض حجم الإنتاج .

٤ - حسن إختيار النمط أو المستوى التكنولوجى الواجب التطبيق فى الصناعة الصغيرة والذى يتناسب مع الجودة والتكلفة وظروف الطلب والعمالة فى مصر .

٥ - الإستفادة من الخبرات الإدارية المتوافرة لدى المشروعات الصناعية الكبيرة وذلك فى مجالات توطن المشروعات ، والإنتاج ، والتنظيم والإدارة والمحاسبة والتكاليف ، ونظام الرقابة والمتابعة . إلخ .

ويمكن أن يساهم ما سبق فى تحقيق التكامل الافقى والرأسى بين المشروعات الصناعية فى المستقبل ، فضلا عن حسن إستغلال الموارد المتاحة وتحقيق نتائج أعمال عظيمة فى الأجل القصير .

٦ - الربط بين ما يمنح للصناعة الصغيرة من دعم ، والقيام ببعض

الواجبات أو الالتزامات خاصة ما يتعلق بأساليب التكنولوجيا ، ونوع المنتجات ، والتوطن ، ومتطلبات الصناعة الحديثة . ويحقق ذلك الربط حسن توجيه وإرشاد أصحاب الصناعات الصغيرة إلى أفضل طرق التطوير والتحديث والتقدم الفني والاداري .

ولا يخفى أيضا أهمية الربط بين الدعم وإلتزام بعض الصناعات الصغيرة بالبيع بأسعار معقولة دون إستغلال للمواطنين .

٧ ـ العناية بتدريب العاملين بالصناعات الصغيرة فى منشآت التدريب المهنى وفى بعض شركات القطاع كبيرة الحجم ، وفى مراكز التدريب الفنى والإدارى الحكومية .

٨ ـ النظر فى إمكانية إدماج بعض الصناعات الصغيرة المتماثلة مع بعضها البعض للوصول بحجم المشروع إلى مستوى يحقق وفورات الحجم والتغلب على مشاكل انخفاض حجم رأس المال ونقص أو قصور الامكانيات التمويلية . وذلك بالنسبة الصناعات الصغيرة التابعة للقطاع العام .

٩ ـ العمل على نقل مواقع المشروعات الصناعية الحالية من الأحياء الشعبية والمناطق السكنية المزدحمة إلى خارج كردون المدينة بصورة جدية وذلك علاجا لمشكلات تلوث البيئة والضوضاء وغيرها .

١٠ ـ إنشاء مراكز متخصصة فى الصيانة والاصلاح والتجديد تقدم خدماتها الصناعات الصغيرة مقابل أسعار معقولة أو مخفضة تتناسب مع الامكانيات التمويلية المتواضعة لتلك الصناعات . وأن يكون موقع هذه المراكز المقترحة بالقرب من أماكن تركز الصناعات الصغيرة فى كل مدينة أو منطقة صناعية .

١١ - دعم التعاونيات الانتاجية لمساعدة الصناعة الصغيرة على الحصول على الخامات والخدمات المشتركة التى عادة ما لا يستطيع المشروع الفردى الحصول عليها . وذلك فضلا عن إمكانية مساهمة التعاونيات فى المساعدة على سرعة تسويق منتجات المشروع الصغير وزيادة المبيعات ومن ثم الإيرادات وحل المشكلات التمويلية .

١٢ - دعم فكرة المجمعات الصناعية لما لها من أثر فى إعادة توطين المشروعات الصغيرة فى أماكن مناسبة تتوافر فيها المرافق الأساسية اللازمة للصناعة والعاملين بها كالماء والكهرباء والمواصلات والمساكن والصرف الصحى . وذلك فضلا عن المزايا المتعلقة بسهولة الحصول على الخدمات الصناعية والتسويق ، والائتمان التى يصعب توافرها بنفس التكاليف والكفاءة فى حالة تشتت أماكن توطن الصناعات الصغيرة .

الفصل السادس

عوامل التوطن الصناعى وأساليبه

تمهيد

يقصد بعوامل توطن المشروع الصناعى تلك العوامل التى يتوقف عليها إختيار الموقع الجغرافى للمشروع .

ويتوقف على حسن إختيار موقع المشروع الحصول على العديد من التسهيلات الإنتاجية التى تؤثر بدورها على ربحية الاستثمار فى المشروع الصناعى الجديد .

وهناك العديد من العوامل التى يتوقف عليها إختيار موقع المشروع ويجب أخذها فى الحسبان مثل القرب من موقع إنتاج واستخراج المواد الأولية التى تستخدم فى الصناعة ، أو القرب من الأسواق ، أو القرب من الوفورات الحضرية ، أو القرب من توطن العمال . وذلك فضلا عن أهمية عنصر الأرض ، وعنصر رأس المال ، والمناخ ، وأهمية تكامل المشروعات الصناعيه . . إلخ .

ونوضح كافة هذه العوامل فى هذا الفصل ثم نتعرض لدراسة مبادىء التخطيط للتوطن الصناعى وأهم الأساليب الفنية فى التوطن الصناعى .

أولا : عوامل التوطن الصناعى :

(أ) القرب من المواد الخام :

يعتبر مدى القرب أو البعد عن أماكن توافر المواد الخام من العوامل الهامة فى التوطن الصناعى نظراً لما يترتب على ذلك من تأثر تكلفة نقل المنتجات إلى المشروع الصناعى . وذلك فضلا عن إحتمال تحمل المشروع لتكلفة تخزين إذا ماكانت المواد الخام ذات مواصفات معينة ويخشى المشروع من فقدان هذه المواصفات أو الخواص إذا ما كان النقل لمسافات بعيدة . ولا يخفى أهمية عنصر الوقت أو التأخير الزمنى الذى يمكن أن يؤدى فى حالة البعد عن مكان توافر المواد الخام إلى تحمل خسائر نتيجة إحتمال تأخر ورود المواد الخام وتعطل بعض خطوط الإنتاج .

ولذلك عادة ما نجد أن مشروعات صناعة السكر مثلا تتوطن بالقرب من مزارع القصب . وتتوطن مصانع الحديد والصلب بالقرب من أماكن توافر الحجر الجيرى وخام الحديد ، كما تتوطن مصانع الغزل والنسيج عادة بالقرب من مزارع القطن وهكذا .

(ب) القرب من الأسواق :

ترجع أهمية توطن بعض المشروعات الصناعية بالقرب من الأسواق إلى أهمية تكلفة نقل المنتج النهائى بالنسبة إلى أماكن تواجد المستهلكين . وذلك بالاضافة إلى احتمال تحمل تكلفة تخزين المنتج النهائى حتى يصل إلى المستهلك إذا كان ذلك المنتج من السلع التى تفسد أو تفقد خواصها بمرور فترة من الزمن . وذلك فضلا عن أهمية قرب المشروع من السوق ليتحقق له العلم بظروف السوق وأذواق ورغبات المستهلكين ، وتوقعات الطلب على السلعة

المنتجة وعلى السلع المثيلة المنافسة أو البديلة فى المستقبل . . إلخ :

(ج) القرب من أماكن وجود العمالة :

يتأثر توطن المشروعات الصناعية بالتوزيع الجغرافى للعمالة . وتزيد أهمية هذا العامل بالنسبة للصناعات التى يعتمد الإنتاج فيها على التكثيف العمالى (إستخدام عدد كبير من العمال) . وذلك على عكس الصناعات التى تعتمد على التكثيف الرأسمالى . وفى مثل هذه الصناعات تمثل تكلفة الأيدى العاملة نسبة كبيرة من التكلفة الكلية ولا تستطيع عوامل الإنتاج الأخرى تعويض المشروعات عن إرتفاع تكلفة العمالة .

وعند الحديث عن أهمية عنصر العمل يجب عدم إغفال نوعية العمالة أو درجة مهارة الأيدى العاملة خاصة بالنسبة للصناعات التى تعتمد على الأساليب التكنولوجية والإدارية الحديثة والتى تتطلب أيدى عاملة ماهرة .

وقدأوضح خبراء منظمة التنمية الصناعية التابعة للأمم المتحدة (اليونيدو) أنه من الصعوبة إقناع العمال المهرة بالانتقال إلى مكان توطن المشروع الصناعى وترك أماكن توطنهم .

ومع ذلك فإن إستمالة مثل هؤلاء العمال وإغرائهم على الإنتقال إلى حيث تتوطن الصناعة تتطلب توفير كافة متطلباتهم المعيشية الأمر الذى عادة ما يكون مكلفاً من الناحية المالية . وفى هذه الحالة تشتمل قيمة الأجر المدفوع للعامل على مزايا عينية بالإضافة إلى المزايا النقدية وهو مايجب دراسة أثره على المركز المالى للمشروع بعناية .

(د) توافر رأس المال :

يعتبر رأس المال من العوامل الهامة للانتاج خاصة بالنسبة للصناعات التى يعتمد أسلوب إنتاجها على التـكثيف الرأسمالى وقلة الأيدى العاملة ، وهى عادة الصناعات الثقيلة أو الصناعات الهندسية والتـكنولوجية الحديثة .

وقد يكون رأس المال فى صورة معدات وآلات حديثة ، أو فى صورة نقدية من البنوك الوطنية أو من اكتتاب المواطنين فى الأوراق المالية التى تصدرها المشروعات الصناعية . ويلاحظ أن البنوك التجارية عادة ما لا تفضل الأقاليم التى ليس لها تقاليد صناعية وهو ما يعنى ضعف قابلية رأس المال للانتقال من مكان إلى آخر .

وهناك بعض المشروعات الصناعية التى تفضل التوطن بالقرب من أماكن إنتاج الآلات والمعدات اللازمة وما يترتب على ذلك من تسهيلات إنتاجية وصيانة وإحلال وتجديد لرأس المال العينى فى صورة آلات ومعدات .

(هـ) الوفورات الحضرية :

ويقصد بالوفورات الحضرية ما يترتب على توطن المشروع فى المناطق الحضرية من مزايا تؤثر على تكاليف الإنتاج .

وتجىء الوفورات الحضرية من حصول المشروع الصناعى على خدمات وتسهيلات المؤسسات والمرافق العامة مثال ذلك :

- القرب من البنوك ومؤسسات التمويل المختلفة ، وشركات التأمين .
- القرب من هيئات التخطيط وسلطات الدولة العليا والتنفيذية .

- القرب من مؤسسات التدريب وخدمات المعامل .. إلخ .

- القرب من المرافق الحيوية أو مشروعات البنية الأساسية مثل الكهرباء والمجارى والبريد والبرق والهاتف ، والموانى ، والمطارات .. إلخ .

ويجدر الإشارة إلى أن هناك بعض الوفورات الحضرية السالبة مثل إرتفاع الأسعار وتكلفة المعيشة فى المدن والآثار الضارة على الهواء والماء والضوضاء .. إلخ .

ولذلك يجب المقارنة بين الوفورات الموجبة والوفورات السالبة للحكم على مدى أهمية الوفورات الحضرية . ومع ذلك فان هناك حدود معينة لحجم المدينة أو المنطقة الحضرية التى يكون معها التوطن الصناعى مفيداً وضروريا للصناعة والتنمية الصناعية بصفة عامة .

و - وفورات التكامل بين الصناعات :

تعتبر الوفورات التى تتحقق للمشروعات الصناعية من تكاملها أو ترابطها بغيرها من المشروعات من أهم عوامل التوطن الصناعى الأمر الذى يتطلب دراسة دقيقة لآثار العلاقات المتبادلة بين المشروعات الصناعية على أدائها الإقتصادى ونتائج أعمالها .

وتزيد أهمية عامل الوفورات الناتجة عن تكامل المشروعات الصناعية فى الدول النامية عنها فى الدول المتقدمة . إذ يؤدى وجود تكامل بين المشروعات إلى مزايا متبادلة لتلك المشروعات . حيث نجد أن هناك مشروعات تقوم على إنتاج مستلزمات إنتاج أو سلع وسيطة تدخل فى إنتاج صناعات أخرى . وبذلك يترتب على التكامل تسويق منتجات الموردين أو المصانع التى تنتج سلعاً وسيطة وفى نفس الوقت توفير المواد الأولية والوسيطة اللازمة

لصناعات معينة تقوم باستخدامها فى إنتاج منتج نهائى موفرة بذلك تكلفة النقل والوقت .. إلخ .

ويلاحظ أن هناك بعض الصناعات التى يؤدى قيامها بالقرب من صناعة أخرى إلى الاستفادة من مخلفات أو عوادم صناعات قائمة بالفعل وهو مايؤدى إلى تحقيق فوائد متبادلة لكافة المشروعات .

ويلاحظ أن التكامل أو الترابط بين الصناعات يؤدى إلى زيادة كفاءة الاستثمار فى المرافق العامة التى تخدم عدداً كبيراً من المشروعات بدلا من عدد محدود فى حالة تشتت الصناعات . وذلك بعكس المشروعات الصناعية الذى يتحقق فى حالة وجود تكامل بين المشروعات الصناعية وتزيد معه كفاءة الاستثمار العام فى مشروعات البنية الأساسية .

(ز) العوامل الطبيعية :

يقصد بالعوامل الطبيعية التى تؤثر على اختيار موقع المشروع أو توطنه نوع المناخ أو الطقس ، والزلازل والبراكين .. إلخ .

ويلاحظ أن هناك بعض الصناعات التى يلزم توطنها فى مناطق جغرافية ذات مناخ معين مثل صناعة الغزل والمنسوجات التى توطنت فى لانكشير فى بريطانيا لأسباب مناخية تتعلق بأثر الرطوبة على منتجات الغزل والنسيج وهكذا .

وعادة ما يراعى عند اختيار موقع المشروع الصناعى البعد عن الأماكن التى تشتهر بحدوث زلازل أو براكين فيها أو أماكن سقوط الأمطار والجليد بصفة دائمة تقريباً .

ومن العوامل الطبيعية أيضا توافر الأنهار والترع اللازمة أو العيون الجوفية التى توفر المياه للمصانع ، أو نقل منتجات المشروعات نقلا نهريا لمسافات قريبة داخل البلاد أو إلى مناطق مجاورة .

(ح) الأرض .

يؤثر عنصر الأرض على إختيار موقع المشروع الصناعى . إذ ينظر المشروع فى هذه الحالة إلى مدى ما توفره الأرض من مساحة كافية للتوسع فى المستقبل فضلا عن مناسبتها لظروف التشغيل الأولى عند بدء المشروع . كما يهتم المشروع قبل إختيار الموقع بمعرفة المكونات الجيولوجية للأرض وتلاؤمها مع ثقل الآلات والمعدات والسكك الحديدية الداخلية التى قد تستخدم لنقل المنتجات من داخل المصنع إلى موانى الشحن أو إلى مراكز التجميع أو التخزين .

ويجدر الإشارة إلى أن هناك بعض الكتاب الاقتصاديين الذين يدمجون القرب من المواد الخام فى عنصر الأرض وما فيها من مواد خام وغاز طبيعى .. إلخ . وفى هذه الحالة تستخدم نفقة أو تكلفة النقل لبيان مدى أهمية عنصر الأرض كمحدد لاختيار موقع المشروع الصناعى .

(ط) الأمن والإستقرار :

يعتبر توافر الأمن والحمايه للمشروع الصناعى من العوامل المؤثرة مثال ذلك القرب من نقط حراسة بوليسية دائمة أو القرب من مركز المطافىء . إلخ . إذ من المعروف بصفة عامة أن رأس المال جبان ويفضل الإستثمار فى المناطق التى لا يوجد بها اضطرابات طائفية أو منازعات عسكرية مثل منطقة جنوب

السودان أو فى لبنان أو إيران أو العراق وغيرها من مناطق الصراع العسكرى فى الشرق الأوسط والعالم .

وعلى مستوى العالم عادة ما لا تفضل المشروعات الاستثمارية الصناعية التوطن فى الدول التى بها عدم إستقرار فى التشريعات أو القوانين المختلفة بصفة عامة والتى تنظم إنشاء وإدارة المؤسسات الصناعية بصفة خاصة .

ثانياً : مبادىء التخطيط للتوطن الصناعى :

يرى بعض خبراء التخطيط الإقليمى أنه نظراً لتفاوت الأقاليم الجغرافية فيما تحتوى عليه من مزايا ومساوىء الإنتاج فانه يجب النظر إلى التفاوت فى النمو الإقليمى باعتباره جزءاً من النظام الكلى شأنه فى ذلك شأن التخصص الإقتصادى وتقسيم العمل .

وبصفة عامة فان هناك ثلاثة مبادىء رئيسية ينبغى مراعاتها عند التخطيط للتوطن الصناعى هى :

(أ) إرتباط توطن المشروع الصناعى الفردى بالبرامج القومية المتعلقة بتوزيع الصناعة بصفة شاملة فى إطار الخطة العامة للتنمية الاقتصادية . ويتطلب ذلك الإهتمام بأثر التغيرات المستقبلية المحتملة فى العوامل الإقليمية على مزايا التوطن الصناعى .

(ب) تقليل نفقات النقل الإجمالية إلى أدنى الحدود لما لذلك من آثار على الكفاية الاقتصادية لموقع المشروع ومصادر الحصول على المواد الخام ومنافذ بيع أو تصريف المنتجات النهائية .

ويلاحظ أن الوزن النسبى لعناصر الإنتاج المختلفة يتناسب تناسباً طردياً مع الإستخدام النسبى لكل عنصر وتكلفة الحصول عليه ونقله . كما يتناسب تناسباً عكسياً مع التكلفة الصافية لإحلال عوامل الإنتاج الأخرى محل العامل موضع الدراسة وعلى سبيل المثال تعبر تكلفة نقل المنتج من المصنع إلى السوق ونسبتها من التكلفة الكلية للمنتج .

ويجدر الإشارة إلى أن عامل تكلفة النقل ليس هو العامل الوحيد أو المرجح لاختيار موقع المشروع الصناعى . إذ تلعب العلاقات المتبادلة بين الصناعة وبقية فروع النشاط الإقتصادى دوراً لا يقل أهمية عن تكلفة النقل فى هذا الشأن .

(ج) تحقيق الحد الأقصى من الوفورات الخارجية . إذ أن القرب من الصناعات الأخرى والقرب من الهياكل الرئيسية للاقتصاد القومى أو مشروعات المرافق العامة يؤدى إلى تحقيق منافع متبادلة للمشروعات المتكاملة وحسن إستخدام المرافق العامة وتقليل النفقات إلى أدنى الحدود .

ويجب أن يكون الحصول على الحد الأقصى من الوفورات الخارجية متفقا ومواكبا مع المبدأين الأولين وهما الارتباط بالبرامج القومية فى التخطيط وتقليل نفقات النقل إلى أدنى الحدود .

وفى حالة ما إذا كانت سلطات التخطيط تتولى مهمة التنسيق بين التوطن الصناعى للمشروعات ومتطلبات الخطة القومية للتوطن الصناعى فانه يجب بعد ذلك العمل على الموازنة بين تكاليف النقل ، ومزايا الوفورات الخارجية التى تحققها المشروعات الصناعية .

ثالثاً : ـ الأساليب الفنية فى التوطن الصناعى :

هناك عدة أساليب فنية تستخدم فى التوطن الصناعى هى :

ـ دراسات الجدوى الفنية والاقتصادية .

ـ تحديد التركيب الأمثل للوحدات الصناعية .

ـ المضاعف الإقليمى .

ـ البرمجة الخطية الإقليمية .

التحليل الإقليمى لنسبة المستخدم / المنتج .

ونوضح كافة هذه الأساليب كما يلى :

١ ـ دراسات الجدوى الفنية والاقتصادية :

ويقصد بدراسات الجدوى الاقتصادية دراسة الإمكانية أو النفع الذى يتحقق من إنشاء مشروع معين فى منطقة معينة وذو نشاط محدد خلال فترة زمنية معينة . أى أن دراسات الجدوى هى دراسات للحكم على مدى إمكانية نجاح مشروع ما من عدمها قبل إتخاذ قرار بالإنشاء أو البدء فى التنفيذ . وبذلك فان دراسات الجدوى هى دراسات تقديرية إحتمالية فى ضوء مؤشرات ومعايير معينة تستخدم للحكم على كفاءة الاستثمار فى مشروع أو نشاط معين وتشتمل دراسات الجدوى الاقتصادية على دراسات جدوى بيئية للحكم على مدى ملاءمة البيئة المحيطة بالمشروع لظروف التشغيل الاقتصادى ، ودراسات تسويقية للحكم على درجة مساهمة السوق فى نجاح المشروع ودراسات جدوى هندسية وفنية ، ودراسات مالية وتجارية فى ظل عدم التأكد . وذلك فضلا

عن دراسات اجتماعية لمعرفة مدى ما يحققه المشروع من ربحية للمجتمع أو للبيئة المحيطة ، أو للاقتصاد القومى بصفة عامة .

ويهمنا فى هذا الفصل معرفة استخدام دراسات الجدوى الاقتصادية كأسلوب للتوطن الصناعى . ونظراً لأنه من الصعوبة بمكان إعداد دراسة خاصة لكل إقليم من أقاليم دولة ما ودراسة جدوى لكل صناعة محتملة فإنه يفضل عمل تصنيف عام لكافة الصناعات على ضوء الظروف التوطنية حتى يمكن تقليل نطاق القطاعات الصناعية التى يلزم عمل دراسات توطن معينة لها .

وتبدأ دراسة الجدوى الاقتصادية بدراسة الخصائص الفنية والاقتصادية للقطاع الصناعى ، ثم دراسة المواقع الجغرافية التى تتوفر فيها الموارد والأسواق والظروف البيئية بصفة عامة والتى يترتب عليها إرتفاع ربحية الاستثمار من الناحية القومية

ولدراسة التوطن على الأساس القطاعى يلزم دراسة موارد وأسواق كل إقليم ثم تحديد نوع القطاع الصناعى الذى يلائم الأقليم . وبذلك يمكن استخدام دراسة الجدوى أيضاً كمدخل للتخطيط الإقليمى فى إطار خطة للتنمية الاقتصادية وتحديد الربحية الاقتصادية على المستوى القومى وذلك فضلا عن الربط بين احتياجات الأقاليم التخطيطية المختلفة وأهداف الاقتصاد القومى .
وتعنى دراسة جدوى توطن المشروع بدراسة الخدمات الموجودة فى مكان التوطن والتأكد من أنها تتناسب مع احتياجات المشروع وسهولة الحصول على المواد الخام والسلع الوسيطة أو مستلزمات إنتاجه وسهولة النقل ، وتوافر كافة الوفورات الحضرية اللازمة وتحديد مكان إقامة المشروع الصناعى بدقة فى حدود تلك الاعتبارات كافة .

ويجب إعادة الفحص على الطبيعة لكافة المرافق الأساسية وعوامل اختيار الموقع للتأكد من عدم إغفال بعض الاعتبارات الهامة. مثال ذلك اختيار موقع لمشروع يستخدم قدرا كبيراً من الطاقة الكهرومانية (المولدة بواسطة المياه والتوربينات)، ولكن المكان الذى وقع عليه الإختيار لتوطن المشروع الصناعى يتطلب مد خطوط لنقل الكهرباء تزيد كثيراً من تكاليف الحصول على الطاقة. مثال آخر قد تشير دراسات الجدوى لتوطن مشروع معين إلى أهمية إقامة مشروع يستخدم المواد الخام المحلية على أساس توفر المواصلات اللازمة لنقل تلك المواد بواسطة سكك حديدية تمتد من مناطق تواجد المواد الخام إلى المصنع. غير أنه قد يتضح بعد ذلك أن أساسات الخط الحديدى لا تتحمل نقل كميات من الخام دون عمل بعض الإصلاحات والدعم للخط القائم وهو ما يجعل التكاليف مرتفعة جداً وهكذا.

٢ ـ تحديد التركيب الأمثل للوحدات الصناعية :

ويطلق على هذا الأسلوب أحياناً «مدخل تحليل المجمع الصناعى». ويهدف هذا الأسلوب إلى تحديد العلاقات المتبادلة بين مجموعة من المشروعات الصناعية ودراسة الوفورات الخارجية الناشئة من وجود نوع من الترابط أو التكامل بين الصناعات. ويلزم الأخذ بهذا الأسلوب توافر بيانات عن كل مشروع على حدة، ولكافة المشروعات التى ترتفع أهمية التكامل بينها والتى يتكون منها ما يسمى بالمجمع الصناعى الذى يمثل أفضل تركيب الوحدات الصناعية. وبصفة عامة فإن الهدف من تحديد التركيب الأمثل للوحدات الصناعية هو تقرير الحد الأمثل للتكامل الفنى والاقتصادى بين المشروعات المتركزة فى منطقة توطن معينة.

٣ ـ المضاعف الإقليمى :

يعتبر المضاعف الاقليمى أداة لتقدير أو حساب أثر إنشاء مشروع صناعى جديد على إقليم معين . ويمكن تبين أثر المضاعف الاقليمى بوضوح عند إجراء دراسات الربحية الاجتماعية . إذ يمكن أن يترتب على إنشاء أو توطن مشروع صناعى معين فى منطقة ما التأثير على درجة تحضر الإقليم وعلى توزيع الدخل بين الجيل الحاضر والأجيال المقبلة عن طريق الأوزان النسبية المحددة لمختلف الأهداف القومية للمشروعات الصناعية . ويبدو ذلك واضحاً عندما تتخذ الدولة سياسة من شأنها مساعدة الإقليم المتخلف على الإنتقال إلى حظيرة التقدم . وهناك بعض المشروعات الصناعية التى تؤثر بدرجة متضاعفة سلبياً على الاقليم مثل تلوث البيئة والضوضاء وفقدان الموارد الأساسية كتبوير الأراضى الزراعية الخصبة وما يترتب على كل ذلك من آثار متتالية على الإنتاج والإنتاجية والأسعار والأسعار والدخول ومستوى معيشة الأقاليم بصفة عامة .

٤ ـ البرمجة الخطية الاقليمية :

تستخدم البرمجة الخطية الاقليمية كوسيلة للتخطيط الاقليمى لتوطن المشروعات الصناعية . والبرمجة الخطية أسلوب رياضى يتطلب استخدامه الحصول على العديد من البيانات والمعلومات عن مختلف عمليات الإنتاج حيث أنه كلما زاد عدد المتغيرات التى تستخدم للوصول إلى نتائج حول أهمية التوطن الصناعى كلما كانت النتائج معبرة ودقيقة . وذلك بعكس الحال إذا ما كانت المتغيرات قليلة العدد أو غير دقيقة حيث تكون النتائج موضع شك .

ولإستخدام أسلوب البرمجة الخطية الإقليمية يلزم عادة البيانات التالية :

- بيانات أساسية عن البيئة الاقتصادية والاجتماعية الشاملة فى المنطقة الجغرافية محل الدراسة .

- بيانات عن الظروف الحالية والمتوقعة مستقبلا فى مختلف القطاعات الصناعية .

- بيانات تكنولوجية عن عمليات الإنتاج البديلة .

- بيانات تفصيلية عن المرافق الإنتاجية الملائمة للظروف المحلية .

ويمكن إعداد دراسات البرمجة الخطية الإقليمية على مستوى الاقتصاد القومى كله ، وعلى مستوى القطاع الصناعى ، وعلى مستوى المشروع الفردى.

ويمتاز أسلوب البرمجة الخطية بأنه يجمع بين مزايا طريقة الموازين السلعية فى التخطيط ، وطريقة المستخدم / المنتج التى يعاب عليها إهمال التغيرات التكنولوجية المتلاحقة .

٥- التحليل الإقليمى لنسبة المستخدم / المنتج :

يستخدم أسلوب التحليل الاقليمى لنسبة المستخدم / المنتج فى تحديد الموقع الذى عنده تنخفض نفقة أو تكلفة النقل ويتحقق أقصى قدر من الوفورات الخارجية الناشئة عن التكامل بين المشروعات .

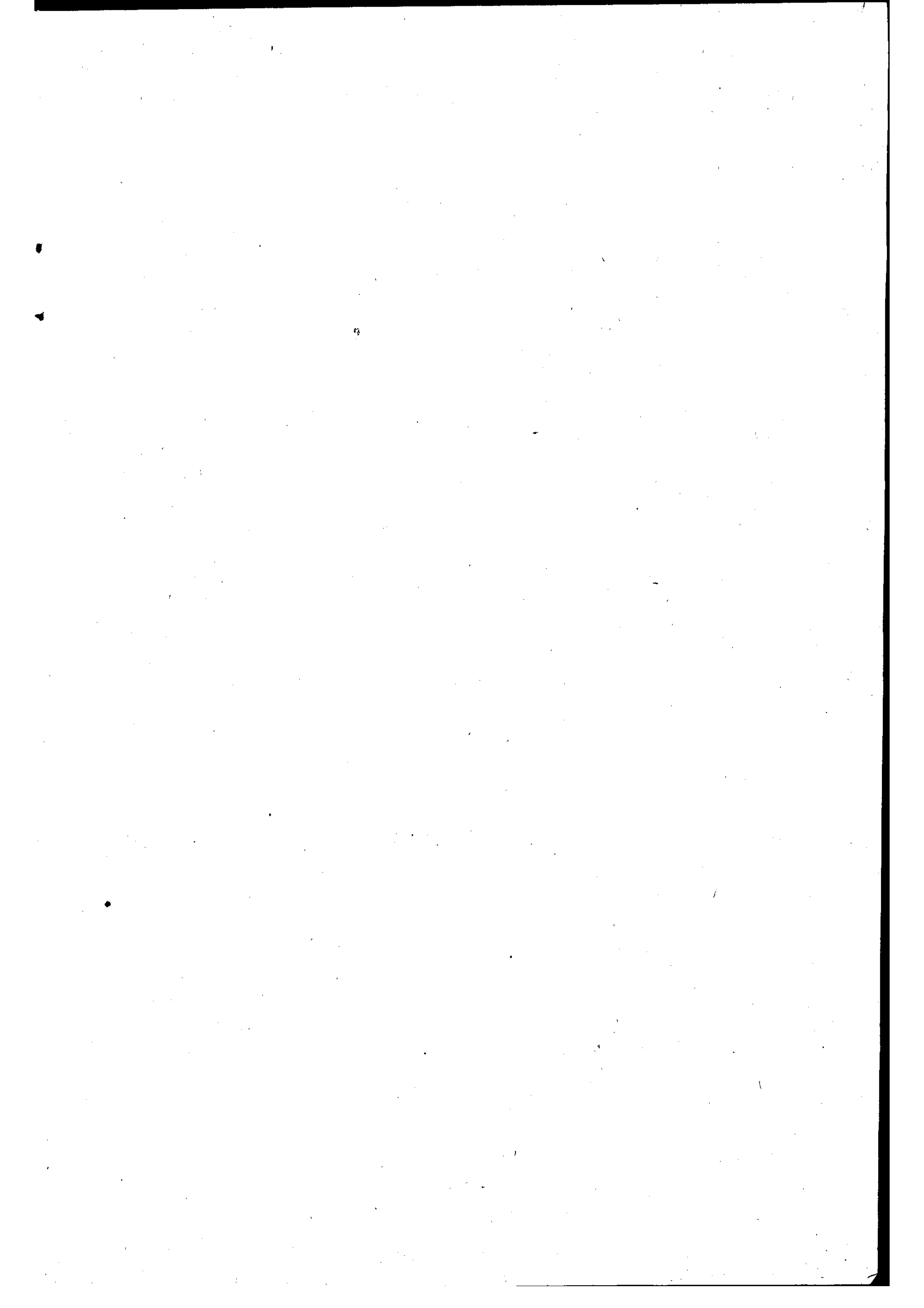
ويلزم تقدير مزايا وعيوب التجمعات الحضرية وتقييم أثر تفاعل المشروع الصناعى مع الأنشطة الأخرى خارج نطاق الصناعة

وبصفة عامة فإنه كلما كان معامل المستخدم /المنتج أقل من الواحد الصحيح

كلما دل ذلك على تحقيق وفورات هامة للمشروع فى منطقة التوطن . والعكس صحيح إذا ما زاد المعامل عن الواحد الصحيح .

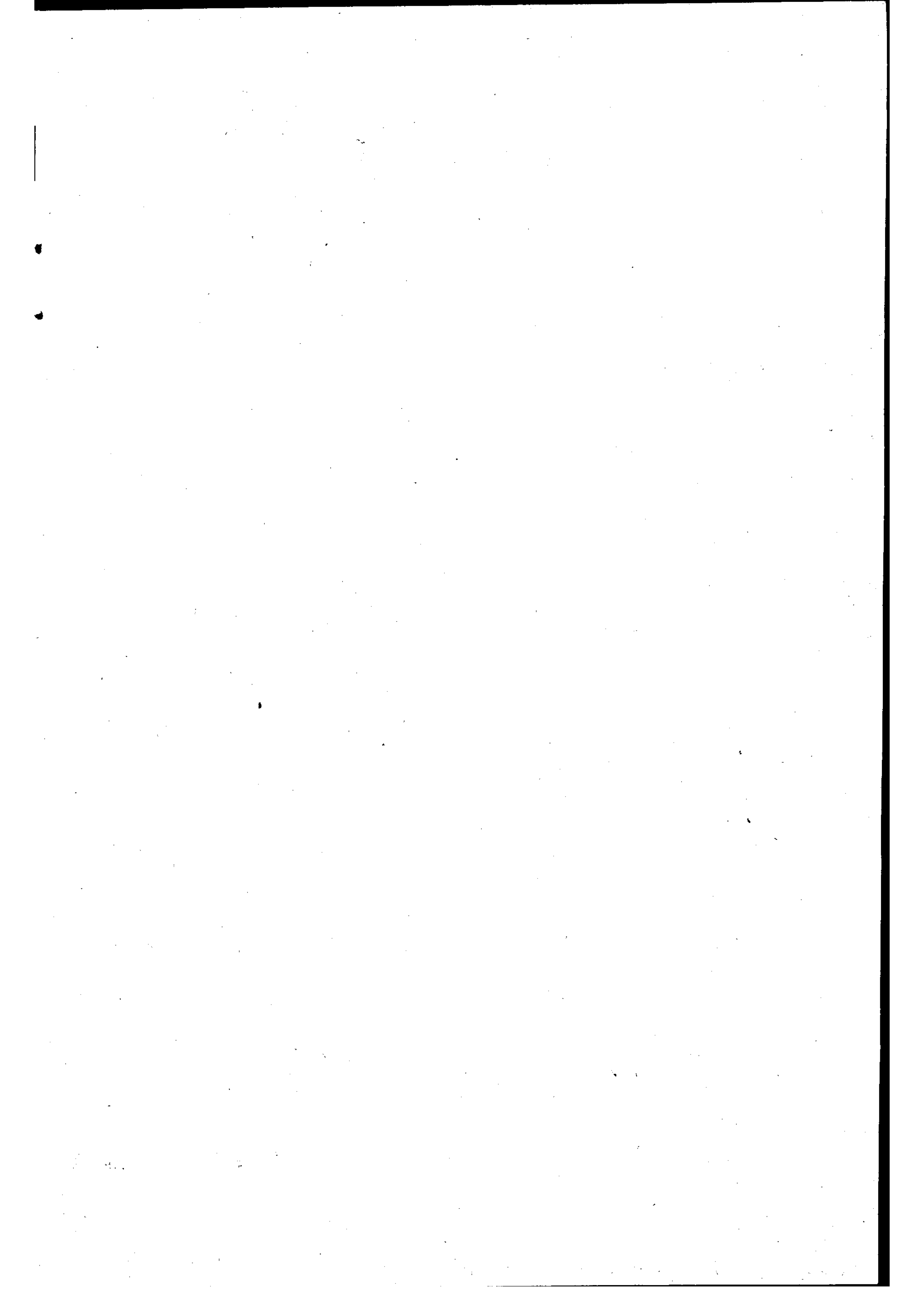
وهكذا أمكن تبين أهم الأساليب الفنية المستخدمة فى التوطن الصناعى . ويمكن إستخدام كافة الأساليب للحكم على فعالية توطن مشروع ما أو استخدام بعض هذه الأساليب تبعا لمرحلة التخطيط الصناعى والمستوى الذى يتم عنده التخطيط (مستوى الاقتصاد القومى أو مستوى المشروع الفردى) .

وقد سبق أن أشرنا إلى أن أسلوب تحليل المستخدم / المنتج يعتبر ذو طبيعة استاتيكية تهمل التغيرات الديناميكية التكنولوجية المتلاحقة . ويعتبر هذا النقد الموجه اليه من أهم الإنتقادات التى عادة ما توجه إلى الأساليب الكمية المثيلة . إلا أنه مع ذلك يعطى فكرة هامة عن أهمية التوطن الصناعى لمشروع ما فى ضوء الإمكانيات والتسهيلات المتاحة فى مكان أو منطقة التوطن .



الفصل السابع

النقل وتجارة مصر الخارجية



مقدمة

يلعب النقل دوراً هاماً ومؤثراً على التنمية الاقتصادية والاجتماعية بصفة عامة ، وعلى التجارة الخارجية بصفة خاصة . إذ ترجع فائدة النقل إلى تحقيقه للمنفعة المكانية كما استقر على ذلك الرأى فى علم الاقتصاد الحديث . فهناك بعض السلع التى تقل منفعتها للمستهلكين فى بقعة أو دولة معينة بينما ترتفع منفعتها للمستهلكين فى دولة أخرى أو بقعة جغرافية أخرى داخل الدولة الواحدة .

وفى مثل هذه الحالات يجىء دور النقل فى توفير السلع المنتفعين بها أينما وجدوا . وبذلك يساهم النقل فى تعظيم القيمة أيضا للسلع المختلفة وزيادة ربحية المتاجرة فيها . أى أن النقل وسيلة هامة كذلك للربط بين قيمة الشىء ومنفعته المتمثلة فى مقدار الإشباع الذى يحصل عليه الحائزون للسلع المختلفة والذى يعتبر أهم دوافع المستهلك إلى تعظيم القيمه النقدية التى يكون على إستعداد لدفعها مقابل الحصول على إحتياجاته من تلك السلع . وذلك فضلا عن حقيقة أهمية النقل لتحقيق التبادل التجارى .

ويعتبر البعض النقل بمثابة البارومتر أو المقياس الحقيقى للتقدم الاقتصادى والاجتماعى للشعوب مشيراً فى ذلك إلى ارتفاع نسبة النقل إلى

الناتج المحلى الإجمالى فى الدول المتقدمة عنها فى الدول النامية أو المتخلفه . إذ تبلغ هذه النسبة نحو ٢٠ ٪ فى الولايات المتحدة الأمريكية(١) . أما فى مصر فان هذه النسبة تنخفض إلى ٨ر٧ ٪ عام ١٩٨٣ / ١٩٨٤(٢) .

وفى مجال التجارة الدولية نجد أن تكلفة النقل تعتبر من المؤثرات الهامة على حرية انتقال عناصر الإنتاج على المستوى العالمى فضلا عن تأثيرها على حرية انتقال السلع والخدمات بين الدول وبعضها البعض من خلال تأثيرها على المزايا النسبية ، والنفقات المطلقة للسلع موضع التبادل .

ولعلنا نتذكر فكرة حدى خروج ودخول الذهب الناشئة عن التبادل التجارى الدولى فى ظل قاعدة الذهب والتى تتأثر بنفقة نقل الذهب . إذ عندما كانت تضاف نفقة نقل الذهب إلى سعر التعادل نصل إلى « حد تصدير الذهب » وعندما كانت تطرح تكلفة نقل الذهب من سعر التعادل نصل إلى « حد إستيراد الذهب » .

وبعد خروج العالم عن قاعدة الذهب ظلت فكرة تأثير تكلفة النقل على قيمة مكاسب التجارة الخارجية وحركة الصادرات والواردات على مستوى العالم قائمة . إذ أوضح علماء الإقتصاد الدولى أن التجارة الدولية بين دولتين تنعدم نهائياً فى حالة ما إذا كانت نفقات النقل تفوق الفرق فى سعر السلعة موضع التبادل بين الدولتين . وهذا هو السبب الرئيسى لعدم دخول كثير من السلع فى نطاق التجارة الدولية رغم اختلاف أسعار مثل هذه السلع بين الدول المختلفة . ويعنى ما سبق أن تكلفة النقل تؤدى إلى وجود فجوة بين أسعار التصدير وأسعار الاستيراد لسلعة ما يترتب عليها انخفاض حجم التجارة الخارجية بالمقارنة لما يمكن أن تكون عليه فى حالة عدم وجود تكلفة النقل(٣) .

ولعل أهم وسائل النقل العاملة فى مجال التجارة الدولية فى العصر الحديث هى الطائرات والسفن وخطوط الأنابيب المستخدمة لنقل مستخرجات البترول .

وفى مصر نجد أن النقل البحرى يلعب دوراً رئيسياً فى نقل سلع التجارة الخارجية الصادرة والواردة للبلاد عبر موانئ الاسكندرية والسويس وبورسعيد وأخيراً نويبع بشبه جزيرة سيناء . فضلا عن أن هناك ميناء جديد حديث الإنشاء هو ميناء دمياط . أما البضائع الصادرة والواردة بواسطة الطائرات فان وزنها النسبي لا يزال ضئيلا حيث ترد بعض السلع بصحبة الراكب وهى ما قل وزنه وارتفع ثمنه غالباً .

أما السلع الصادرة والواردة براً عن طريق السيارات فانها تتعلق بالبضائع الواردة أو الصادرة إلى دول عربية مجاورة يربطها بمصر طرق برية صالحة مثل الطريق البرى لشمال أفريقيا الذى يربط مصر بالدول العربية الواقعة فى شمال أفريقيا . وفيما يتعلق بالنقل المائى ودوره فى التجارة الدولية فانه يقتصر على النقل عبر نهر النيل بين مصر والسودان .

يضاف إلى ما سبق دور النقل فى التجارة العابرة فى قناة السويس وما يوفره من عوائد أو إيرادات الملاحة فى القناة سنويا كايرادات غير منظورة بميزان المدفوعات .

وفى هذه الدراسة نعرض للعلاقة بين النقل وتجارة مصر الخارجية حيث نتعرف على دور النقل البحرى فى تنمية الصادرات والواردات المصرية ، ومدى ما يساهم به النقل الجوى فى هذا الشأن . وكذلك التعرف على دور النقل فى تحقيق إيرادات التجارة العابرة مثل الملاحة فى قناة السويس وخط الأنابيب (سوميد) .

ونستخدم فى هذه الدراسة أسلوب التحليل الاحصائى للبيانات الرسمية عن التجارة الخارجية لمصر وعن النقل والمواصلات الصادرة عن الجهاز المركزى للتعبئة العامة والإحصاء .

وفى ختام الفصل نعرض لأهم النتائج والمقترحات التى يمكن أن تؤدى إلى زيادة دور النقل فى تنمية التجارة الخارجية لمصر .

وبذلك فان مكونات هذا الفصل تتكون كما يلى :

المبحث الأول : النقل البحرى وتجارة مصر الخارجية .

المبحث الثانى : النقل الجوى والتجارة الخارجية لمصر .

المبحث الثالث : النقل والتجارة العابرة .

خاتمة وتوصيات :

المبحث الاول

النقل البحرى وتجارة مصر الخارجية

تمهيـد :

يعتبر النقل البحرى أهم وسائل النقل المستخدمة فى مجال التجارة الخارجية قديما وحديثا حيث يضطلع بالنصيب الأكبر فى نقل التجارة الخارجية على مستوى العالم لدرجة يمكن القول معها أن النقل البحرى يعتبر فى وضع إحتكارى بالنسبة لمعظم الدول وعلى الصعيد العالمى [٤] . إذ أن النقل الجوى نظراً لإرتفاع تكلفته لا يقدر على منافسة النقل البحرى إلا فى حالات قليلة تتعلق بنقل بعض السلع المرتفعة القيمة وخفيفة الوزن .

ولأهمية النقل البحرى فى مجال التجارة الخارجية فعادة ما تتضمن اتفاقيات التجارة والدفع واتفاقيات التعاون الاقتصادى واتفاقيات التكامل الاقتصادى بين عدة دول نصوصاً تنظم مسألة النقل البحرى ، واتباع سياسة مشتركة فى مجال النقل البحرى . إذ أن اتفاقية إنشاء السوق الأوربية المشتركة على سبيل المثال ـ نصت المادة ٨٤ منها على أنه يجوز لمجلس السوق بالإجماع أن يقرر أن تشمل السياسة المشتركة للنقل كل من النقل البحرى والنقل الجوى ورغم عدم توصل دول السوق الأوربية المشتركة حتى الآن إلى سياسة مشتركة للنقل إلا أن الدول الأعضاء قد استطاعت إيجاد حلولا عملية لأية مشكلات تتعلق بأثر النقل البحرى والجوى على حركة التجارة الخارجية للدول الأعضاء .[٥]

وفى هذا المبحث نحاول التعرف على حقيقة الدور الذى يلعبه النقل

البحرى فى تنمية تجارة مصر الخارجية وأهم المعوقات أو العقبات أو المشاكل التى يعانى منها قطاع النقل البحرى وتحد من فعاليته فى هذا الشأن .

ويتطلب ما سبق دراسة حجم التجارة الخارجية (صادرات وواردات) التى تجىء إلى ، أو تخرج من مصر بحراً ، وأهم شركات النقل البحرى المصرية ونصيبها من ذلك الحجم ، كما نتعرض بالإشارة إلى أسعار الشحن والنولون وتغيراتها طبقا للمناطق الجغرافية من العالم ولنوع البضائع المنقولة ، ووفقاً لنظام تأجير وسائل النقل أو استخدام شركات نقل وطنية .

وفى ختام هذا المبحث نتناول بيان أهم مشاكل النقل البحرى فى مصر . ونوضح كافة ما ذكر كما يلى :

أولا : حجم التجارة الخارجية المنقولة بحراً :

يوضح الجدول رقم (١) تطور حجم تجارة مصر الخارجية (صادرات وواردات) التى تم نقلها بحراً من وإلى موانى الجمهورية الرئيسية (الاسكندرية بورسعيد - السويس) كما يوضح الجدول أيضا الأهمية النسبية للبضائع المنقولة بحراً إلى إجمالى تجارة مصر الخارجية وذلك خلال الفترة (١٩٧٤ - ١٩٨٤) .

جدول رقم (١)

تجارة مصر الخارجية المنقولة بحراً

(١٩٧٤ - ١٩٨٤)

(الكمية بالألف طن)

السنة	الصادرات		الواردات		إجمالي التجارة الخارجية بحرا		رقم قياسي
	الكمية	٪	الكمية	٪	الكمية	٪	
١٩٧٤	٣١٥٩ر٥	٩٩ر٣	٦٩٥١	٩٩ر٨	١٠١١٠ر٥	٩٩ر٦	١٠٠
١٩٧٥	٣١٨١ر٤	٩٩ر٢	٩٦١٤	٩٩ر٩	١٢٧٩٥ر٤	٩٩ر٧	١٢٦ر٥
١٩٧٦	٦٤٠٤ر١	٩٩ر٥	٩٠٧٩	٩٩ر٨	١٥٤٨٣ر١	٩٩ر٧	١٥٣ر١
١٩٧٧	٦٤٣١ر٧	٩٩ر٤	١٠٨٢١	٩٩ر٨	١٧٢٥٢ر٨	٩٩ر٦	١٧٠ر٦
١٩٧٨	٦٨٦٦ر٠	٩٩ر٤	١٢٣٦٩	٩٩ر٩	١٩٢٣٥	٩٩ر٨	١٩٠ر٣
١٩٧٩	٧٩٥٢ر٥	٩٩ر٤	١٠٢٩٧	٩٩ر٩	١٨٢٤٩ر٥	٩٩ر٧	١٨٠ر٥
١٩٨٠	١٠٠٢٢ر٤	٩٩ر٥	١١٤٩٦	٩٩ر٩	٢١٥١٨ر٤	٩٩ر٨	٢١٢ر٨
١٩٨١	٩٧٣٣ر٠	٩٩ر٣	١٨٥٧٨	٩٩ر٩	٢٨٣١١	٩٩ر٨	٢٨٠ر٠
١٩٨٢	١٠٦٢٢ر٩	٩٩ر١	٢٠٠٤٥	٩٩ر٨	٣٠٦٦٧ر٩	٩٩ر٦	٣٠٣ر٣
١٩٨٣	١١٣٢٥ر٠	٩٨ر٥	٢٢٥٣٢	٩٩ر٩	٣٣٨٥٧	٩٩ر٤	٣٣٤ر٩
١٩٨٤	١٠٥٠١ر٠	٩٩ر٥	٢٤٠٦٧	٩٩ر٩	٣٤٥٦٨	٩٩ر٦	٣٤١ر٩

المصدر : الجهاز المركزى للتعبئة العامة والإحصاء ـ الكتاب الاحصائى السنوى ١٩٥٢ - ١٩٨٣ - يونيو ١٩٨٤ ، ونشرات التجارة الخارجية ـ سنوات مختلفة .

من جدول رقم (١) يتضح ما يلى :

١ - ارتفعت كمية البضائع المنقولة بحرا (صادرات وواردات) من ١ر١٠ مليون طن عام ١٩٧٤ إلى نحو ٦ر٢٤ مليون طن أى بنسبة ٦ر٢٤٢٪ ويبدو ذلك واضحا من تطور الرقم القياسى لإجمالى التجارة الخارجية المنقولة بحرا الذى ارتفع من ١٠٠ عام ١٩٧٤ إلى ٣ر١٩٠ عام ١٩٧٨ ثم إلى ٩ر٢٤١ عام ١٩٨٤ .

ويرجع إنخفاض الرقم عام ١٩٧٩ عن عام ١٩٧٨ إلى إنخفاض حجم التجارة الخارجية المنقولة بحرا فى ذلك العام بنسبة ٣ر٥ ٪ خلال نفس الفترة . ويرجع هذا الإنخفاض بدوره إلى انخفاض حجم تجارة مصر الخارجية عام ١٩٧٩ بنفس النسبة تقريبا عن عام ١٩٧٨ .

٢ - تتراوح نسبة التجارة الخارجية المنقولة بحرا إلى اجمالى تجارة مصر الخارجية بين ٤ر٩٩ ٪ عام ١٩٨٣ ، ٨ر٩٩ ٪ فى أعوام ١٩٧٨ ، ١٩٨٠ ، ١٩٨١ .

٣ - فيما يتعلق بالصادرات المنقولة بحرا فقد اتجهت كميتها إلى الزيادة من ٣ر١ مليون طن عام ١٩٧٤ إلى نحو ١٠ مليون طن عام ١٩٨٠ ثم إلى نحو ٣ر١١ مليون طن عام ١٩٨٣ ونحو ٥ر١٠ مليون طن عام ١٩٨٤ . ويتمشى ذلك مع تطور الكميات المصدرة من السلع المصرية إلى الخارج خلال نفس الفترة .

٤ - تتراوح نسبة الصادرات المنقولة بحرا إلى إجمالى الصادرات المصرية بين ٥ر٩٨ ٪ عام ١٩٨٣ ، ٥ر٩٩ ٪ فى أعوام ١٩٧٦ ، ١٩٨٠ ، ١٩٨٤ .

٥ ـ بالنسبة للواردات المصرية المنقولة بحرا فقد ارتفعت كميتها من نحو ٧ مليون طن عام ١٩٧٤ إلى نحو ١٢٫٤ مليون طن عام ١٩٧٨ ثم إلى ٢٤٫١ مليون طن عام ١٩٨٤ ، وذلك تبعا للزيادة الكلية التى حدثت فى إجمالى حجم الواردات بالطن خلال نفس السنوات المذكورة .

٦ ـ تتراوح الأهمية النسبية للنقل البحرى فى نقل الواردات المصرية الكلية بين ٩٩٫٨ ٪ ، ٩٩٫٩ ٪ فى معظم سنوات الدراسة.

ويعنى كافة ما ذكر أن النقل البحرى هو الوسيلة الرئيسية والهامة التى تعتمد عليها تجارة مصر الخارجية الصادرة والواردة . ومن ثم فإن حجم التجارة الخارجية لمصر يتأثر إلى حد كبير بكافة الظروف والعوامل التى على النقل البحرى ، وهو ما نوضحه فيما يلى :

ثانيا : العوامل المؤثرة على النقل البحرى لتجارة مصر الخارجية :

هناك بعض العوامل التى تؤثر على حجم التجارة الخارجية المنقولة بحرا خلال فترة الدراسة :

أهمها : ـ مدى كفاية أسطول النقل البحرى المصرى .

ـ أسعار الشحن والنولون ، والتأمين .

ـ نوع السلع المنقولة .

ـ المناطق الجغرافيه .

ونوضح ما سبق كما يلى :

(أ) مدى كفاية أسطول النقل البحرى المصرى :

تشير الإحصائيات المتاحة عن السنوات (٨١/٨٢ - ٨٤/٨٥) إلى عدم كفاية أسطول النقل البحرى فى تغطية احتياجات التجارة الخارجية لمصر مما يضطر الشركة المصرية العامة لأعمال النقل البحرى (مارترانس) المشرفة على عمليات نقل التجارة الخارجية الصادرة والواردة ، إلى اللجوء إلى تأجير سفن أجنبية لشحن البضائع وتحمل تكاليف شحن ونوالين مرتفعة كثيرا عما يكلفه الشحن على سفن مصرية .

والجدول رقم (٢) يوضح نسبة البضائع الصادرة والواردات المنقولة بواسطة السفن التابعة لشركات أجنبية إلى إجمالى الصادرات والواردات المصرية المنقولة بمعرفة الشركة المصرية لأعمال النقل البحرى خلال الفترة (٨١/٨٢ - ٨٤/٨٥) . مع مراعاة أن المساهمة فى هذه الحالة تقتصر على الخطوط المنتظمة ولا تشتمل على نظام التأجير .

جدول رقم (٢)

مدى مساهمة الشركات الأجنبية فى نقل تجارة مصر الخارجية (خطوط منتظمة) (٨١ / ٨٢ - ٨٣ / ٨٤)

(الكمية بالألاف طن)

السنوات	الصادرات		الواردات		الإجمالى		
	كمية	٪	كمية	٪	كمية	٪	رقم قياسى
٨١ / ٨٢	١٠٠ر٢	٨٨ر٤	١١٥٩ر٥	٧١ر٩	١٢٥٩ر٧	٧٣ر-	١٠٠
٨٢ / ٨٣	٣٥ر٥	٤٦ر٤	٩٢٦ر٣	٣٨ر٩	٩٦١ر٨	٣٩ر١	٥٣ر٤
٨٣ / ٨٤	٦٣ر-	٦٤ر٣	١١٢٢ر١	٤١ر٥	١١٨٥ر١	٤٢ر٣	٥٨ر-
٨٤ / ٨٥	٣٨ر-	٥٥ر٤	٨٢٠ر٧	٣٣ر٢	٨٥٨ر٧	٣٣ر٨	٤٦ر٢

المصدر : الشركة المصرية لأعمال النقل البحرى - بيانات غير منشورة

يوضح جدول رقم (٢) ما يلى :

١ - يتراوح نسبة ما تقوم الشركات الأجنبية العاملة فى مجال النقل البحرى بنقله من تجارة مصر الخارجية بين ٨ر٣٣٪ عام ٨٤/٨٥ ، ٧٣٪ عام ٨١/٨٢ ، وهو ما يعنى عدم كفاية أسطول النقل البحرى المصرى للوفاء باحتياجات التجارة الخارجية .

٢ - فيما يتعلق بالصادرات يتراوح نسبة ما تقوم شركات الشحن الأجنبية بنقله بين ٤ر٤٦٪ عام ٨٢/٨٣ ، ٤ر٨٨٪ عام ٨١/٨٢ . ولا يخفى مدى ارتفاع هذه النسب .

٣ - أما فى مجال النقل البحرى للواردات المصرية فان نسبة ما تقوم الشركات الأجنبية بنقله إلى اجمالى الواردات القومية فيتراوح بين ٢ر٣٣٪ عام ٨٤/٨٥ ، نحو ٧٢٪ عام ٨١/٨٢ .

٤ - بالنسبة لتطور الكميات المنقولة من تجارة مصر الخارجية بواسطة الشركات الأجنبية توضح الأرقام اتجاهها نحو الانخفاض من نحو ٣ر١ مليون طن عام ٨١ / ٨٢ إلى نحو ٧ر٨٥٨ ألف طن عام ٨٤ / ٨٥ أى بنسبة ٤٤٪ تقريبا ، ولعل هذا يرجع إلى ما أتاحته سياسة الانفتاح الاقتصادى من فرص تأسيس شركات ملاحة مصرية جديدة الأمر الذى ينعكس على زيادة عدد الشركات المصرية العاملة فى نقل التجارة الخارجية .

٥ - تشير أرقام الصادرات التى قامت بنقلها شركات ملاحة أجنبية إلى وجود نوع من الثبات النسبى باستثناء عام ٨٣/٨٤ الذى بلغت فيه كمية الصادرات

المصرية المنقولة بواسطة شركات شحن أجنبية نحو ٦٣ ألف طن ، حيث أنه فى هذا العام ذهب جزء كبير من الصادرات المصرية إلى دول لديها شركات شحن أو تتعامل مع شركات شحن منافسة مثل دول غرب وشرق أوربا ، وبعض دول شرق آسيا كالصين والهند والباكستان وبعض دول حوض البحر المتوسط ودول أمريكا وكندا .

٦ - يمكن ملاحظة نفس الظاهرة السابقة فى مجال نقل الواردات المصرية حيث ترتفع نسبة ما تستورده مصر من دول أوربا الغربية وأمريكا وكندا وبعض دول حوض البحر المتوسط وشرق آسيا .

وتؤكد كافة الملاحظات الست السابقة حقيقة ضآلة نصيب شركات النقل البحرى المصرية فى مجال نقل التجارة الخارجية المصرية رغم زيادة عدد الشركات المصرية العاملة فى مجال الشحن البحرى ودخول شركات قطاع خاص ميدان نقل الصادرات بصفة خاصة إلى الدول العربية المجاورة كالأردن والسعودية والسودان والكويت .

أما فى مجال الواردات فلا يزال دور القطاع الخاص والأفراد ضئيلا جداً فى نقل الواردات ، وفقا لاحصائيات الشركة المصرية العامة لأعمال النقل البحرى .

شركات النقل البحرى المصرية :

يبلغ عدد شركات النقل البحرى المصرية (خطوط منتظمة) نحو ١٢ شركة قطاع عام ومشترك وذلك فضلا عن شركات القطاع الخاص والأفراد .

وتضطلع الشركات المصرية بنقل نحو ٦٦ر٢ ./ من إجمالى كمية التجارة الخارجية لمصر المنقولة بحراً عام ٨٤/٨٥ . كما تقوم بنقل نحو ٤٤ر٦ ./ من كمية الصادرات المصرية ونحو ٦٦ر٨ ./ من كمية الواردات المصرية فى نفس العام

أما القطاع الخاص والأفراد فان نسبة ما يقوم بنقله من تجارة مصر الخارجية المنقولة بحرا تبلغ نحو ٢ر ./ عام ٨٤/٨٥ . وتمثل تلك النسبة نحو ٧ر ./ من الكميات التى تقوم الشركات المصرية للملاحة بنقله فى نفس العام .

ويمثل تشغيل الشركة المصرية العامة لأعمال النقل البحرى (مارترانس) نحو ١٢ر٣ ./ من اجمالى الكميات التى تنقلها الشركات المصرية (خطوط منتظمة) فى نفس العام ، وهى نسبة لا يخفى تواضعها .

ويجدر ملاحظة أن نسبة إجمالى نقليات مارترانس إلى اجمالى كمية التجارة الخارجية المنقولة بحرا تبلغ نحو ٨١ر ./ فقط . وهى نسبة تعكس ضآلة مساهمة سفن الخطوط المنتظمة فى نقل التجارة البحرية لمصر .

وهكذا توضح المؤشرات السابقة عدم قدرة الشركات العاملة فى مجال النقل البحرى على الوفاء باحتياجات نقل تجارة مصر الخارجية الأمر الذى تضطر معه الجهة المسئولة عن الإشراف على النقل البحرى فى مصر اللجوء إلى تأجير السفن .

نظام التأجير :

هناك عدة أسباب توجب اللجوء إلى أسلوب تأجير سفن النقل البحرى

منها اعتبارات التكلفة ، ونوع السلع المنقولة كالمنتجات أو البضائع السائلة التى يتطلب نقلها استخدام نوع معين من السفن قد لا يتوفر لدى الشركات المصرية .

وذلك بالإضافة إلى عدم كفاية الطاقة الحالية لشركات النقل البحرى المصرية لاستيعاب التطور السريع فى حجم تجارة مصر الخارجية المنقولة على سفن أجنبية ومصرية مؤجرة بمعرفة شركة مارترانس ، ونسبة الصادرات وفقا لنظام التأجير إلى اجمالى نقليات الشركة وكذلك بالنسبة للواردات .

جدول رقم (٣)
البضاع المنقولة وفقا لنظام التأجير
(٨١ / ٨٢ - ٨٤ / ٨٥)

(بالألف طن)

السنة	الصادرات		الواردات		الاجمـــالى			نسبة السفن الأجنبية
	كمية	٪	كمية	٪	كمية	٪	تطور	٪
٨١/٨٢	٤١ر٩	٢٧ر-	٤٦١١ر٦	٧٤ر١	٤٦٥٣ر٥	١٧ر١	١٠٠	١٠٠
٨٢/٨٣	١٠٦ر٨	٥٨ر٢	٥٨٩٦ر٢	٧١ر٢	٦٠٠٣ر-	٢٤ر-	١٢٨ر٩	٤٣ر٢
٨٣/٨٤	١٤٤ر٩	٥٩ر٦	٥١٥٣ر٨	٧٦ر٥	٥٢٩٨ر٧	٢٢ر١	١١٣ر٩	٢٩ر٣
٨٤/٨٥	١٦٠ر٦	٧٠ر١	٩٤٦٩ر١	٧٢ر٣	٦٦٢٩ر٧	٢٨ر٤	١٤٢ر٥	٢٤ر٢

المصدر : أنظر مصدر الجدول رقم (٢)

يستفاد من جدول رقم (٣) ما يلى :

١ ـ تتراوح نسبة البضائع المنقولة وفقاً لنظام التأجير بين ١٧٫١ ٪ من اجمالى كمية البضائع المنقولة بمعرفة (مارترانس) عام ٨١/٨٢ ، ٢٨٫٤ ٪ عام ٨٤/٨٥ . وتعتبر هذه النسب مرتفعة الأمر الذى يؤدى إلى ارتفاع تكاليف التبادل التجارى بين مصر والعالم الخارجى .

٢ ـ تشير الأرقام القياسية إلى ارتفاع الكمية الكلية الصادرة والواردة لنظام التأجير حيث ارتفع الرقم من ١٠٠ عام ٨١/٨٢ إلى نحو ١٢٩ عام ٨٢/٨٣ ثم إلى ١٤٢٫٥ عام ٨٤/٨٥ وهو ما يعنى عدم قدرة أسطول النقل المصرى المدار تحت إشراف شركة مارترانس على الزيادة تبعا لسرعة تطور حجم التجارة الخارجية لمصر .

٣ ـ باستثناء عام ٨١/٨٢ الذى كانت فيه كافة السفن المستخدمة سفنا أجنبية فان نسبة ما تنقله السفن الأجنبية يمثل نسبا تتراوح بين ٢٤٫٢ ٪ من اجمالى الكميات المنقولة وفقا لنظام التأجير عام ٨٤/٨٥ ، ٤٣٫٢ ٪ عام ٨٢/٨٣ وهو مايشير إلى اتجاه نظام التأجير إلى تفضيل شركات الملاحة المصرية على شركات الملاحة الأجنبية المرتفعة التكاليف ، وهى ظاهرة طيبة .

٤ ـ فيما يتعلق بالصادرات تشير الأرقام إلى أن كميات البضائع المنقولة وفقا لنظام التأجير فى زيادة مضطردة حيث ارتفعت بنسبة ٢٨٣٫٣ ٪ عام ٨٤/٨٥ عن عام ٨١/٨٢ .

ولذلك اتجهت نسبة كمية الصادرات المنقولة وفقا لنظام التأجير إلى اجمالى الصادرات التى تنقلها مارترانس إلى الزيادة من ٢٧ ٪ عام ٨١/٨٢ إلى ٥٨٫٢ ٪ عام ٨٢/٨٣ ثم إلى ٧٠٫١ ٪ عام ٨٤/٨٥ .

٥ ـ ويمكن ملاحظة نفس الظواهر السابقة بالنسبة الواردات المنقولة وفقا لنظام التأجير حيث ارتفعت الكميات المنقولة بنسبة ٣ر٥٠ ٪ عام ٨٤/٨٥ عن عام ٨١/٨٢ .

أما نسبة الواردات المنقولة وفقا لهذا النظام إلى اجمالى الواردات المنقولة بمعرفة مارترانس فتتراوح بين ٢ر٧١ ٪ عام ٨٢/٨٣ ، ٥ر٧٦ عام ٨٣/٨٤ .

ويجدر ملاحظة أن الأرقام والنسب المستخرجة تقتصر على صادرات وواردات البضائع الصب أو البضائع الجافة ومن ثم فإنها لا تشتمل على تقلبات البترول الساحلى الذى ينقل بكامله وفقا لنظام إستئجار السفن والذى سوف نوضحه تفصيلا عند شرح أثر نوع السلعة كعنصر مؤثر على النقل البحرى للتجارة الخارجية .

(ب) تكلفة النولون :

للتعرف على تكلفة أو أعباء النولون نورد فيما يلى الجدول رقم (٤) .

جدول رقم (٤)

أعبـــاء النولون

(٨١ / ٨٢ - ١٩٨٥/٨٤)

(القيمة بالألف جنيه)

السنة	الصادرات الجافة		الواردات الجافة		إجمالى النقليات		
	النولون	نصيب الطن	النولون	نصيب الطن	النولون	نصيب الطن	التطور
٨١/ ٨٢	٥٦٩٩ر٥	٣٦ر٧	٤٢٠٥١٥ر٦	٥١ر٥	٣٥٣٠٩٦ر٦	١٣ر-	١٠٠
٨٢/ ٨٣	٥٠٨٣	٣٣ر٧	٣٠٥٩١٧ر١	٣٧ر-	٣٣٥٢٨٨ر١	١٣ر٤	١٠٣ر٣
٨٣/ ٨٤	٧٦٤١ر٧	٣١ر٤	٢٧٢٩٣٥ر٣	٣٤ر٧	٢٩١٩٣٨ر٥	١٢ر٢	٩٣ر٨
٨٤/ ٨٥	٥٦٧٦ر٥	٢٩ر٧	٢٩٣٢٧٣ر٧	٣٢ر٨	٣١٧٢٧١ر٣	١٣ر٦	١٠٤ر٧

المصدر : أنظر جدول رقم (٢) .

يشير جدول رقم (٤) إلى ما يلى :

١ - تتراوح قيمة النولون المدفوع للشركات المصرية والأجنبية خلال الفترة (٨٢/٨١-٨٥/٨٤) بين ما يقرب من ٢٩٢ مليون جنيه عام ٨٤/٨٣ ، ١ر٣٥٣ مليون جنيه عام ٨٢/٨١ . وتتراوح قيمة النولون المدفوع للطن فى المتوسط بين ١٢،٢ جنيه عام ٨٤/٨٣ ، ١٣،٠٦ جنيه للطن ٨٥/٨٤ بنسبة زيادة قدرها ١١،٥ ٪ عن عام ٨٤/٨٣ ، ٤،٦ ٪ عن عام ٨٢/٨١ .

ويرجع الإنخفاض الذى طرأ على متوسط تكلفة النولون للطن ٨٤/٨٣ إلى إنخفاض قيمة النولون المدفوع إلى شركات أجنبية لنقل البترول الساحلى من ١٥،٢ مليون طن نولونى عام ٨٣/٨٢ إلى نحو ١٤،٣ مليون طن نولونى عام ٨٤/٨٣ وانخفاض متوسط قيمة النولون لنقل طن البترول الساحلى من ١،٢ جنيها فى المتوسط على هذه الشركات الأجنبية إلى ٩٣ قرشاً للطن فى المتوسط خلال نفس الفترة

ويجدر ملاحظة أن الإتجاه نحو زيادة كميات البترول الساحلى المنقولة على سفن شركات مصرية يؤدى إلى زيادة قيمة النولون المدفوع وارتفاع تكلفة النقل . إذ بينما يتجه متوسط قيمة النولون المدفوع لنقل طن البترول بواسطة الشركات الأجنبية إلى الإنخفاض من ١،٢٣ جنيها للطن ٨٣/٨٢ إلى مايقرب من جنيه واحد للطن عام ٨٥/٨٤ فإن متوسط قيمة النولون المدفوع لنقل طن البترول بواسطة الشركات المصرية تتراوح بين ٢،٢٥ جنيها للطن عام ٨٤/٨٣ ٣،٢١ جنيها للطن عام ٨٥/٨٤ . وذلك بعكس متوسط قيمة النولون المدفوع لهذه الشركات عن نقل طن البضائع الجافة كما ذلك فيما بعد .

٢ ـ بالنسبة للصادرات الجافة :

يوضح الجدول أن قيمة النولون المدفوعة عن نقل الصادرات من البضائع الجافة تتراوح بين ٥١٫١ مليون جنيه تقريبا عام ٨٢/٨٣ ، ٧٠٫٦ مليون جنيه عام ٨٣/٨٤ .

ويتراوح متوسط قيمة النولون للطن بين ٢٩٫٠٧ جنيها عام ٨٤/٨٥ ، ٢٦٫٠٧ جنيها للطن عام ٨١/٨٢ .

ويرجع الإتجاه التنازلى فى متوسط قيمة النولون للطن من الصادرات من البضائع الجافة إلى الإتجاه نحو زيادة الكميات المنقولة على سفن شركات مصرية تنخفض فيها قيمة النولون بالمقارنة بالشركات الأجنبية . إذ تشير بيانات الشركة المصرية العامة لأعمال النقل البحرى إلى أن متوسط قيمة النولون المدفوع لشركات الشحن المصرية عن بضائع جافة تتراوح بين ٢٧٫٠٨ جنيها للطن عام ٨٣/٨٤ ، ٣٢ جنيها للطن تقريبا عام ٨٢/٨٣ ؛ بينما يتراوح هذا المتوسط فى شركات الشحن الأجنبية بين ٤٣٫٨ جنيها للطن عام ٨٢/٨٣ ، ٦٠٫١ جنيها للطن عام ٨٤/٨٥ .

ويعنى ما سبق أن متوسط قيمة النولون لطن البضائع الجافة يرتفع فى الشركات الأجنبية عنه فى الشركات المصرية بنسب تتراوح بين ٣٦٫٠٩ ٪ عام ٨٢/٨٣ ، ٦٥٫٠٣ ٪ عام ٨٤/٨٥ . ولذلك فإنه من الأفضل الإتجاه نحو زيادة نصيب الشركات المصرية فى نقل التجارة الخارجية لمصر فيما يتعلق بالسلع أو البضائع الجافة .

٣ ـ بالنسبة للواردات الجافة :

تتراوح قيمة النولون المدفوع عن نقل الواردات الجافة بين ٢٧٢ مليون

جنيه تقريبا عام ٨٣/٨٤ ، ٣٢٠٠٥ مليون جنيه عام ٨١/٨٢ .

أما متوسط قيمة النولون المدفوع عن نقل الطن فتتراوح قيمة بين٣٢٠٨ جنيها للطن عام ٨٤/٨٥ ، ٥١٠٥ جنيه عام ٨١/٨٢ .

ويرجع الإتجاه النزولى فى كل من قيمة النولون المدفوع عن الواردات الجافة ، ومتوسط نصيب الطن إلى الإتجاه نحو زيادة التعامل مع الشركات المصرية وانخفاض نسبة الكميات المنقولة بواسطة الشركات الأجنبية . إذ ارتفعت كمية الواردات المنقولة بواسطة الشركات المصرية من ٤٠٩ مليون طن عام ٨٢/٨٣ إلى نحو ٥٠٤ مليون طن عام ٨٣/٨٤ ثم إلى ٦٠٧ مليون طن عام ٨٤/٨٥ بزيادة نسبتها ٢٦٠٧ ٪ عن عام ٨٢/٨٣ ، ٢٤٠١ ٪ عن عام ٨٣/٨٤ وذلك فى الوقت الذى انخفضت فيه كميات البضائع الجافة المنقولة على سفن شركات أجنبية وفقاً لنظام التأجير من ٤٠٤ مليون طن عام ٨١/٨٢ إلى نحو ١ر٤ مليون طن عام ٨٤/٨٥ أى بنسبة انخفاض قدرها ٢ر٦٨ ٪ .

(ج) التأمين :

تشير الإحصائيات إلى انخفاض قيمة عمليات التأمين من نحو ٩ر٩٨ جنيه عام ٨١/٨٢ إلى نحو ٦٨ مليون جنيه عام ٨٢/٨٣ ثم إلى نحو ٥ر٦٦ مليون جنيه عام ٨٤/٨٥ ، أى بنسبة انخفاض قدرها ٨ر٣٢ ٪ عن عام ٨١/٨٢ .

وانخفضت قيمة الأقساط المدفوعة من نحو ٣ر١ مليون جنيه عام ٨١/٨٢ إلى نحو ٧٥٨ ألف جنيه عام ٨٢/٨٣ ، ثم بلغت نحو ٨ر٧٧٦ ألف جنية عام ٨٤/٨٥ بنسبة انخفاض قدرها ٢ر٤٠ ٪ عن عام ٨١/٨٢ .

أما قيمة العمولات فقد انخفضت من نحو ٥ر٢٤١ ألف جنيه عام ٨١/٨٢

إلى نحو ٢٢٢٫٣ ألف جنيه عام ٨٢ / ٨٣ ثم إلى نحو ١٤٨ ألف جنيه عام ٨٤/٨٥ بنسبة انخفاض قدرها ٥٦٫٧ ٪ عن عام ٨١/٨٢ .

وإذا ما نسبنا قيمة عمليات التأمين إلى اجمالى الكميات الصادرة والواردة كل عام يتضح لنا أن متوسط نصيب الطن من هذه القيمة يبلغ نحو ٤٫٨ جنيها عام ٨١/٨٢، ونحو ٢٫٧ جنيها عام ٨٢/ ٨٣ ، ونحو ٢٫٨ جنيها للطن عام ٨٤/٨٥ .

وفى حالة نسبة قيمة العمولات المدفوعة إلى قيمة عمليات التأمين يتضح لنا أنها تبلغ نحو ٣٤ر ٪ عام ٨١/٨٢ ، ونحو ٣٢ر ٪ عام ٨٢/٨٣ ، ونحو ٢٢ر ٪ عام ٨٤/٨٥ .

ويستفاد من المؤشرات السابقة أن هناك اتجاها تنازليا فى كل من قيمة عمليات التأمين البحرى على التجارة الخارجية المنقولة بإشراف مارترانس ، وقيمة الأقساط المدفوعة ، والعمولات المدفوعة . ونظراً لعدم وجود بيانات عن قيمة البضائع المنقولة فانه يصعب معرفة تكلفة التأمين للجنيه .

ويجدر الإشارة إلى أن عمليات التأمين على النقل البحرى اختيارية إذا رغب العميل فى ذلك ، ويتحمل فى هذه الحالة كافة التكاليف والأقساط والعمولات .

وقد أشارت إحدى الدراسات إلى أن حجم أقساط التأمين البحرى فى مصر يمثل نحو ٣٥ ٪ تقريباً من إجمالى أقساط التأمينات العامة عام ١٩٨٠[٦].

(د) نوع البضائع :

هناك بعض أنواع من البضائع التى تحتاج فى نقلها إلى ناقلات ذات مواصفات خاصة ، أو تجهيزات معينة تناسب طبيعة هذه البضائع ، وذلك مثل المواد السائلة التى منها البترول الساحلى فى مصر ، وبعض المواد السائلة الأخرى كالمواد الكيماوية ، والمواد البترولية .. إلخ .

ويوضح الجدول رقم (٥) نسبة نقليات البضائع السائلة إلى إجمالى نقليات التجارة الخارجية لمصر التى تمت بمعرفة وإشراف (مارترانس) خلال الفترة (٨١/٨٢ - ٨٤/٨٥) .

جدول رقم (٥)

نقليات البضائع السائلة

(الكمية بالألاف طن)

السنة	بعض المؤشرات			
	الكمية	٪ من الإجمالي	نصيب الشركات الأجنبية	متوسط نولون الطن
			٪	(جنيه)
٨١/٨٢	٢٠٧٥٢ر١	٧٦ر٥	٩٧ر٧	١ر٢٩٥
٨٢/٨٣	١٦٥٠٨ر٦	٦٦ر١	٩٢ر-	١ر٣٩٩
٨٣/٨٤	١٥٨٣٠ر٦	٦٦ر١	٩١ر-	١ر١٠٠
٨٤/٨٥	١٤١٣٤ر٤	٦٠ر٩	٨٧ر٣	١ر١٨٦

المصدر : ـ أنظر مصدر جدول رقم (٢).

من جدول رقم (٥) يمكن إستنتاج ما يلي :

١ - تتراوح كمية نقليات البضائع السائلة بين ١٤٫١ مليون طن عام ٨٤/٨٥ ، ٢٠٫٧ مليون طن عام ٨١/٨٢ . ويرجع الانخفاض الحادث في كمية تلك النقليات منذ عام ٨٢ / ٨٣ إلى حالة الكساد العالمي في سوق البترول واتجاه أسعاره نحو الانخفاض باضطراد حتى الآن .

٢ - تراجعت نسبة نقليات البضائع السائلة إلى إجمالي نقليات التجارة الخارجية بمعرفة شركة (مارترانس) من ٧٦٫٥ ٪ عام ٨١/٨٢ إلى ٦٦٫١ ٪ في كل من عامي ٨٢/٨٣ ، ٨٣/٨٤ ثم إلى ٦٠٫٦ ٪ فقط عام ٨٤/٨٥ . وذلك تبعا لظروف الطلب العالمي على البترول كما سبق ذكره في البند (١) .

٣ - يلاحظ إرتفاع نسبة ما تقوم الشركات الأجنبية بنقله من البضائع السائلة حيث تتراوح هذه النسبة بين ٨٧٫٣ ٪ عام ٨٤/٨٥ ، ٩٧٫٢ ٪ عام ٨١/٨٢ ، وهو ما يعكس ضآلة نسبة ما تقوم الشركات المصرية بنقله من تلك البضائع . ولعل ذلك يرجع إلى ضعف قدرة الشركات المصرية على نقل كافة الكميات المطلوب نقلها من تلك البضائع بالإضافة إلى ارتفاع متوسط قيمة النولون الذى تتقاضاه الشركات المصرية عما تتقاضاه الشركات الأجنبية كما نوضحه في البند التالي . ويجدر ملاحظة أنه رغم ماسبق فإن الوزن النسبي لما تنقله الشركات الأجنبية قد اتجه إلى الانخفاض منذ عام ٨١/٨٢ نتيجة زيادة عدد شركات الملاحة المصرية المنشأة في ظل قانون الاستثمار واستخدام خط الأنابيب (سوميد) في نقل البترول الساحلي .

٤ - يتراوح متوسط قيمة النولون للطن بين ١٫١ جنيه عام ٨٣/٨٤ ، ١٫٣٩٩ جنيها عام ٨٢/٨٣ . وبصفة عامة فقد إتجه ذلك المتوسط إلى الانخفاض منذ عام ٨٣/٨٤ . ويرجع ذلك إلى انخفاض متوسط قيمة النولون للطن المنقول

بواسطة الشركات الأجنبية من ١٫٢٣ جنيها للطن عام ٨٢/٨٣ إلى ٩٣ قرشا للطن عام ٨٣/ ٨٤ وإلى ما يقرب من جنيه واحد عام ٨٤/٨٥ .

كما انخفض متوسط قيمة النولون للطن المنقول بواسطة الشركات المصرية من ٣٫٣٠ جنيها عام ٨٢/٨٣ إلى ٢٫٢٥ جنيها للطن عام ٨٣/٨٤ ، ثم بلغ ٢٫٢١ جنيها للطن عام ٨٤/٨٥ ، وهو ما يوضح أن الخفض الذى حدث فى متوسط قيمة النولون للطن يرجع إلى انخفاض ما تحصل عليه كل من الشركات المصريه والشركات الأجنبية من نولون عن نقل البضائع السائلة وإن كان الخفض الذى حدث فى متوسط قيمة النولون المدفوع للشركات الأجنبيه كان أكبر من الخفض الذى حدث فى متوسط قيمة النولون المدفوع لشركات الملاحة المصرية .

(هـ) المناطق الجغرافية :

يؤثر التوزيع الجغرافى للتجارة الخارجية على النقل البحرى للبضائع الصادرة والواردة حيث يتطلب النقل لمسافات بعيدة ، أو إلى مناطق جغرافية من العالم متباعدة عن بعضها استخدام ناقلات ذات كفاءة عالية كما ترتفع قيمة النولون والتأمين . . إلخ .

وتوضح احصائيات التجارة الخارجية أن نحو ٧٠ ٪ من واردات مصر يجىء من دول غرب أوربا ودول أمريكا الشمالية واستراليا واليابان . كما يذهب نحو ٤١٫٤ ٪ من صادرات مصر إلى هذه الدول عام ٨٤/٨٥[٧].

وفيما يتعلق بنقليات الواردات المصرية على سفن الخطوط المنتظمة نجد أن هناك بعض الدول التى تستخدم سفن الشركات المصرية فى نقل البضائع الواردة منها وهى كندا والبرازيل والأرجنتين والنرويج والدانمرك، وفنلندا

والصين ، والباكستان والفلبين وتايلاند واستراليا وجنوب أفريقيا ، وبعض الدول العربية والافريقية الأخرى .

وكذلك الحال بالنسبة للصادرات المصرية المنقولة على سفن الخطوط المنتظمة حيث لا تستخدم سفن الشحن المصرية للنقل إلى دول أمريكا والدانمارك والسويد وتركيا وقبرص وألمانيا الشرقية ورومانيا واليابان والهند وأندونيسيا وسيريلانكا . والفلبين وبعض الدول العربية والأسيوية الأخرى واستراليا.

ويوضح الجدول رقم (٦) التوزيع الجغرافى لنقليات التجارة الخارجية التى تمت تحت إشراف (مارترانس) خلال عام ٨٤/٨٣ على سفن الخطوط المنتظمة .

جدول رقم (٦)

التوزيع الجغرافى لمناطق الشحن والتفريغ

عام ٨٤/٨٣ (خطوط منتظمة)

(نسبة مئوية)

المنطقة الجغرافية	واردات %	صادرات %	نقليات الشركات المصرية %
أمريكا وكندا	١٠ر٩	١ر٩	٣٤ر٦
شمال وغرب أوربا	٢٥ر٠	٣٢ر٤	٧١ر٦
المملكة المتحدة	٣ر٥	١ر٦	٨٨ر-
البحر الأبيض المتوسط	٢٤ر٤	٨ر٣	٥٨ر٨
الكتلة الشرقية	٣١ر١	١ر٩	٤٨ر٥
الشرق الأقصى	١٥ر١	٥٣ر٩	٥٥ر٥
المجموع	١٠٠	١٠٠	٧٥ر٧

المصدر : ـ حسبت من بيانات (مارترانس) ـ غير منشورة .

يوضح الجدول رقم (٩) أن الجزء الأكبر من صادرات مصر يذهب إلى دول الشرق الأقصى ودول شمال وغرب أوربا ، بينما تأتى معظم البضائع المنقولة كواردات إلى مصر من دول غرب وشمال أوربا ودول البحر المتوسط والكتلة الشرقية ثم دول الشرق الأقصى وأمريكا وكندا .

ويلاحظ من الجدول كذلك انخفاض نسبة ما تقوم سفن الشحن المصرية بنقله إلى معظم المناطق الجغرافية الموضحة بالجدول باستثناء المملكة المتحدة وشمال وغرب أوربا . ويعزو ذلك ضعف مساهمة السفن التابعة لشركات الملاحة المصرية فى نقل التجارة الخارجية المصرية مع دول أمريكا وكندا والكتلة الشرقية ثم بعض دول الشرق الأقصى وبعض دول البحر الأبيض المتوسط .

وبذلك نجد أن نسبة نقليات الشركات المصرية إلى دول العالم لا تتعدى ٥٧ر٧ ٪ من اجمالى البضائع المنقولة على سفن الخطوط المنتظمة .

ثالثاً : مشاكل النقل البحرى فى مصر :

يوجد بعض المشاكل التى يعانى منها قطاع النقل البحرى فى مصر أهمها نقص المتاح من النقد الأجنبى اللازم لفتح الاعتمادات المستندية لتأجير سفن الشركات الأجنبية ، والآثار المترتبة على مشكلة التكدس بالموانى المصرية ، مشاكل المنافسة (سوق الملاحة الدولية) ، وحدوث بعض صور التلاعب فى العطاءات ، ارتفاع درجة المخاطر والأعباء التى تتحملها الشركات المصرية للملاحة .

١ - نقص المتاح من النقد الأجنبي :

حيث أن الشركة العامة لأعمال النقل البحري (مارترانس) بصفتها المسئولة عن الإشراف على نقليات التجارة الخارجية المصرية بحراً سواء بمعرفة الشركات المصرية أو الشركات الأجنبية ، ونظرا للأسباب التي أوضحناها في الصفحات السابقة لعدم كفاية أسطول النقل البحري المصري لمقابلة إحتياجات نقل تجارة مصر الخارجية فان الأمر يتطلب استئجار بعض سفن الشركات الأجنبية الملاحة .

وهو ما يعني الحاجة إلى نقد أجنبي لفتح الاعتمادات المستندية الدفع لهذه الشركات . غير أن عدم توافر النقد الأجنبي يؤدي إلى ضعف قدرة النقل البحري على الاستعانة بالسفن الأجنبية في الوقت المناسب لتوافر البضائع الصادرة أو الواردة إلى مصر

وتعتبر هذه المشكلة جزءاً من مشكلة عدم توافر النقد الأجنبي على المستوى القومي وبذلك فهي من الاعتبارات الحاكمة لكفاءة النقل البحري في مجال التجارة الخارجية .

٢ - أعباء التكدس بالموانى المصرية :

تؤدي ظاهرة تكدس البضائع في الموانى المصرية إلى انخفاض معدل دوران السفن المصرية ويترتب على ذلك انخفاض عدد الرحلات وفقد إيرادات النوالين التي كان من الممكن الحصول عليها عن نقل البضائع . كما تؤدي إلى ارتفاع تكلفة إنتظار السفن على المخطاف وتقاس بمتوسط التكلفة اليومية للسفينة مضروبة في عدد أيام الانتظار . مثال ذلك تكاليف التكدس

التى تحملتها الشركة العربية للملاحة فى الثلث الأول من عام ١٩٧٨ والتى بلغت نحو ٢ر١٩٦ ألف دولار أمريكى

وقد اتجهت مؤتمرات الملاحة الدولية إلى رفع أسعار النقل إلى الموانى التى تعانى من التكدس وذلك بفرض علاوة تضاف على النولون تسمى علاوة ازدحام السفن أو علاوة التكدس وتحتسب كنسبة مئوية من قيمة النولون الأصلى . وتتراوح هذه النسبة بين ١٠ ٪ ، ٢٥ ٪ . مثال ذلك ما قرره مؤتمر هونج كونج من زيادة لرسوم شحن البضائع المسافرة إلى الاسكندرية عام ١٩٧٨ نظراً لحالة التكدس التى تعطل أعمال التفريغ .

يضاف إلى ما سبق أن طول فترة انتظار السفن بالموانى تؤدى إلى دفع غرامة تأخير للسفن الأجنبية المستأجرة والمحملة بالبضائع . وقد بلغت قيمة الغرامات التى دفعت خلال الربع الأول من عام ١٩٧٨ فى ميناء الاسكندرية نحو ٧ر٨٢١ ألف دولار طبقاً لإحصائيات الهيئة العامة لميناء الاسكندرية (٨)

٣ ـ مشاكل المنافسة الأجنبية :

يعانى أسطول النقل البحرى فى مصر من منافسة شركات الملاحة الأجنبية وقد سبق أن أشرنا فى الصفحات السابقة إلى ارتفاع متوسط قيمة النولون للطن المنقول على السفن المصرية خاصة فى مجال نقل البضائع السائلة بالمقارنة بما هو عليه الحال فى شركات الملاحة الأجنبية .

ويجدر الإشارة إلى أن هناك بعض الشركات الأجنبية للملاحة لها وكلاء فى مصر ممن شغلوا فى الماضى مناصب وظيفية هامة يقومون بعمل كافة الاتصالات والتسهيلات التى تساعد موكليهم على منافسة شركات الشحن المصرية خاصة شركات القطاع العام .

ويزيد من حدة مشاكل المنافسة فى سوق الملاحة الدوليه أن هناك بعض الشركات الأجنبية العاملة فى مجال التصدير والإستيراد لديها أسطول نقل خاص بها تشترط فى معاملاتها مع الجانب المصرى أن يكون نقل البضائع على السفن المملوكة للشركة (بعض الشركات اليابانية والأمريكية) .

ويضاف إلى ماسبق أن هناك بعض الشروط الحاكمة التى تؤدى إلى تضييق حجم السوق أمام شركات الملاحة المصرية مثل الشروط الخاصة بنقل السلع الواردة كقروض أو منح أجنبية لمصر على سفن شحن أجنبية . وذلك فضلا عن وجود بعض الاحتكارات فى مجال النقل البحرى من جانب بعض الشركات الكبرى الأجنبية والتى تحتكر نقل بعض السلع إلى مناطق مختلفة من العالم . وفى هذه الحالات يتعين على الجانب المصرى الخضوع لضغط الاحتكارات وعدم استخدام سفن شحن مصرية .

٤ - التلاعب فى العطاءات :

وهناك بعض الطرق غير الأمينة التى تلجأ إليها بعض شركات الشحن الأجنبية بمعرفة وكلاءهم فى مصر وكذلك بعض شركات الشحن المصرية من القطاع الخاص أو الأفراد ، ويترتب عليها إسناد الكثير من عمليات نقل التجارة الخارجية إلى تلك الشركات ومنافسة شركات الشحن المصرية خاصة شركات القطاع العام .

ومن أمثلة التلاعب فى العطاءات تقديم بعض الشركات عرض لنقل البضائع S and F ، وعند التنفيذ تقوم بالنقل فوب وبذلك تضيع الفرصة على شركات الشحن التى تقدم عرض فوب فقط أعلى فى القيمة مما تقدمه الشركات المتلاعبة فى حقيقة العطاءات .

ومما يؤسف له أنه لا توجد شروط جزائية لإستبعاد الشركات غير الأمينة من المعاملات مستقبلا فى سوق الملاحة الدولية .

ومن الصور الأخرى التلاعب فى العطاءات قيام بعض شركات الملاحة بتقديم عطاءات ترتفع فيها قيمة التكاليف أكثر عما ينبغى حتى تبدو قيمة النولون أقل من الحقيقة وذلك بعرض سعر نقل فوب أقل . وبذلك يتم ترسية العطاءات على تلك الشركات نتيجة المنافسة غير المشروعة الناجمة عن التلاعب فى قيم العطاءات المقدمة .

• - المخاطرة :

ترتفع درجة المخاطرة التى تواجه شركات الشحن المصرية نتيجة أن كافة نقليات بضائع القطاع الحكومى ، والقطاع الاستثمارى تكون على أساس النقل فوب . وبذلك فان شركات النقل البحرى المصرية تتحمل كافة الأعباء التى يمكن أن تحدث نتيجة تلف بعض البضائع أو فقدانها فى الموانى .

وقد سبق أن أشرنا فى الصفحات السابقة إلى أن هناك اتجاها تنازليا فى قيمة عمليات التأمين البحرى على التجارة الخارجية المنقولة بمعرفة (مارترانس) . إذ انخفضت قيمة عمليات التأمين البحرى بنسبة ٣٢٫٨ ٪ عام ٨٤ / ٨٥ عن عام ٨١/ ٨٢ ، كما سبق القول .

وهكذا نجد أن هناك عدة مشاكل تواجه قطاع النقل البحرى فى مصر يجب العمل على علاجها بالوسائل المناسبة خاصة وأن معظمها مشاكل قابلة الحل فى الأجل القصير ، وهو ما نوجله إلى نهاية هذا الفصل .

المبحث الثانى

النقل الجوى والتجارة الخـارجية

تمهيـــد :

تتميز البضائع التى يتم نقلها على الطائرات بأنها سلع سريعة التلف مثل : الخضروات الطازجه - الفواكه الطازجة - الشتلات الزراعية - الحيوانات الحية - الطيور الحية أو المذبوحة - النحل الحى - الضفادع - الجرائد المحلية الأفلام الإخبارية وذلك بالإضافة إلى بعض السلع العادية مثل :

الأدوية - الكتب والمطبوعات - السجاد وخيوط الغزل .

وتهتم شركات الشحن الجوى بوزن البضائع المنقولة حيث أنها تحاسب العميل على أساس الحجم أو الوزن أيها أفضل للشركة الشاحنة .

وفى مصر يوجد الآن ١٤ مطاراً فى مختلف أنحاء الجمهورية تعمل كلها فى مجال نقل الركاب ، أما ما يعمل منها بالفعل فى نقل البضائع فلا يتجاوز أربعة مطارات هى القاهرة ، والأقصر وأسوان ، والوادى الجديد كما تظهر ذلك إحصائيات الجهاز المركزى للتعبئة العامة والإحصاء .

وقد سبق أن أشرنا فى المبحث السابق إلى ضآلة الأهمية النسبية لكمية البضائع التى تنقل بالطائرات وأن الغالبية العظمى من تجارة مصر الخارجية تتم على أساس النقل بحراً .

وفى هذا المبحث نوضح بالأرقام مدى مساهمة النقل الجوى فى مجال التجارة الخارجية لمصر .

كمية البضائع المنقولة جواً :

يوضح الجدول رقم (٧) كمية البضائع المنقولة جواً (بالطائرات) خلال الفترة (١٩٧٤- ١٩٨٤).

جدول رقم (٧)

البضائع المنقولة جـــواً

الكمية (بالألف طن)

السنة	الكميات	رقم قياسى	٪ من إجمالى تجارة مصر
١٩٧٤	٢٢ر-	١٠٠	ر٢
١٩٧٥	٢٥ر٦	١١٦ر٤	ر٢
١٩٧٦	٣٠ر٤	١٣٨ر٢	ر٢
١٩٧٧	٣٩ر٨	١٨٠ر٩	ر٢
١٩٧٨	٣٨ر-	١٧٢ر٧	ر٢
١٩٧٩	٤٤ر٣	٢٠١ر٤	ر٢
١٩٨٠	٤٦ر٧	٢١٢ر٣	ر٢
١٩٨١	٦٢ر١	٢٨٢ر٣	ر٢
١٩٨٢	٩١ر٣	٤١٥ر-	ر٣
١٩٨٣	١٢٥ر٢	٥٦٩ر١	ر٤
١٩٨٤	١٣٨ر٩	٦٣٠ر١	ر٤

المصدر :- حسبت بيانات الجهاز المركزى للتعبئة العامة والإحصاء الكتاب الإحصائى السنوى ١٩٥٢ - ١٩٧٩ والكتاب الإحصائى السنوى ١٩٥٢ - ١٩٨٣ ، وسجلات الجهاز .

يستفاد من جدول رقم (٧) ما يلي :

١ - ارتفعت كمية البضائع المنقولة بواسطة الطائرات من نحو ٢٢,٠ ألف طن عام ١٩٧٤ إلى نحو ٤٤,٣ ألف طن عام ١٩٧٩ . أى بزيادة نسبتها ١٠٠,١ ٪ عن عام ١٩٧٤ .

وقد توالى ارتفاع الكميات حتى بلغت نحو ١٢٥,٢ ألف طن عام ١٩٨٣ بزيادة قدرها ١٨٢,٦ ٪ عن عام ١٩٧٩ ثم ارتفعت إلى ١٣٨,٦ ألف طن عام ١٩٨٤ بزيادة نسبتها ١٠,٧ ٪ عن عام ١٩٨٣ .

وبذلك فإن معدل نمو كمية البضائع المنقولة جوا يبلغ نحو ٢١,١ ٪ سنويا . ويرجع ذلك إلى زيادة الكميات المصدرة والمستوردة من السلع غير التقليدية وسريعة التلف ، وبعض السلع الأخرى كالأدوية التي ارتفعت قيمة الواردات منها من ٤,٣ مليون جنيه عام ١٩٧٤ إلى نحو ٦١,٨ مليون جنيه عام ١٩٨٤ أى بنسبة ١٣٣٧,٢ ٪ تقريبا .

كما ارتفعت قيمة صادرات غزل القطن من ٦٥,١ مليون جنيه عام ١٩٧٤ إلى نحو ١٣٧,١ مليون جنيه عام ١٩٨٣ أى بنسبة ١١٠,٦ ٪ تقريبا . كما ارتفعت إلى نحو ١٥٤,٤ مليون جنيه عام ١٩٨٤ بنسبة ١٢,٦ ٪ عن عام ١٩٨٣ .

ويوضح الجدول رقم (٧) أيضا أن الرقم القياسي لكمية البضائع المنقولة جواً قد ارتفع من ١٠٠ عام ١٩٧٤ إلى نحو ٢٠١,٤ عام ١٩٧٩ ثم إلى ٥٦٩,١ عام ١٩٨٣ ثم إلى ٦٣٠,١ عام ١٩٨٤ .

٣ - يتميز الوزن النسبي للكمية البضائع المنقولة جوا بالثبات النسبي

خلال الفترة (١٩٧٤ - ١٩٨١) حيث أن الفروق لاتتعدى ١٠ر ٪ من سنة لأخرى ، وقد تم تقريبها لأقرب رقم عشرى . غير أنه ابتداء من عام ١٩٨٢ اتجه الوزن النسبى لتلك البضائع إلى الزيادة من ٣ر ٪ عام ١٩٨٢ إلى نحو ٤ر ٪ فى كل من عامى ١٩٨٣ ، ١٩٨٤

ويرجع السبب فى تغير الوزن النسبى لكمية البضائع المنقولة جوا إلى ما سبق أن أشرنا إليه من زيادة فى تجارة مصر الخارجية فى السلع غير التقليدية وسريعة التلف والأدوية وخيوط الغزل وكذلك الخضر والفاكهة الطازجة والمطبوعات والحيوانات الحية والمذبوحة .. إلخ .

وهكذا نجد أن النقل الجوى يعتبر الوسيلة الثانية فى الأهمية لنقل تجارة مصر الخارجية بعد النقل البحرى . ويكاد يقتصر نقل التجارة الخارجية لمصر على هاتين الوسيلتين فقط حيث أن الوسائل الأخرى كالنقل البرى أو النهرى تكاد أهميتها النسبية لا تذكر تماماً .

ولا يتبقى بعد ذلك إلا أن نتعرف على أوضاع نقل التجارة العابرة (الترانزيت) والتى تستخدم وسائل نقل مصرية فى نقلها وتحقق بذلك إضافات هامة إلى الدخل القومى مثل قناة السويس وخط الأنابيب (سوميد) وهو ما نتناوله فى المبحث التالى .

المبحث الثالث

النقل و التجارة العابرة

تمهيد :

يقصد بالتجارة العابرة البضائع التى ترد إلى الدولة لا بغرض الدخول كواردات للاستخدام المحلى ولكن بغرض المرور من الحدود المصرية سواء على وسائل نقل مصرى أو أجنبى. وقد يكون المرور عبر حدود مصر عبر مجرى مائى مصرى مثل قناة السويس أو عبر خط أنابيب لنقل البترول مثل الخط سوميد.

وفى هذا المبحث نتناول دراسة دور قناة السويس كمرفق مصرى لعبور التجارة العابرة فى تسهيل حركة التجارة الدولية وتوفير دخل لمصر. كما نتناول أثر خط الأنابيب سوميد فى توفير حصيلة من النقد الأجنبى تسهم مع إيرادات القناة فى دعم ميزان المدفوعات المصرى.

أولا : قناة السويس :

تعبر قناة السويس حوالى ٢٢ ألف سفينة سنويا تحمل أنواع مختلفة من البضائع، وتتبع دول مختلفة، وبعض السفن العابرة متخصص فى نقل البترول والمواد السائلة وهى الناقلات العملاقة التى تطور حجمها ومواصفاتها كثيراً خلال فترة إغلاق قناة السويس منذ عدوان ١٩٦٧ حتى إعادة الإفتتاح فى ١٩٧٥ وذلك لكى تتناسب مع طول رحلة الدوران حول رأس الرجاء الصالح

ولذلك فقد عنيت السلطات المصرية بتطوير وتعميق القناه لمواكبة التغيرات التي حدثت في مواصفات وأحجام السفن العابرة .

ونعرض فيما يلي لدور قناة السويس في نقل التجارة العالمية العابرة والمنقولة بحراً ، ثم نبين أثر ذلك في دعم ميزان المدفوعات المصري .

(أ) نصيب قناة السويس من التجارة العالمية :

يوضح الجدول رقم (٨) تطور النصيب الذي تحصل عليه قناة السويس من التجارة العالمية المنقولة بحراً وذلك فيما يتعلق بنقل كل من المواد البترولية والبضائع الجافة .

ويلاحظ أن الإنتهاء من مراحل تطوير القناة عام ١٩٨١ وعام ١٩٨٢ قد ساهم بشكل فعال في زيادة حركة الملاحة في القناة رغم ظروف الكساد العالمي في سوق البترول منذ عام ١٩٨٣ نظراً لظروف الحرب بين العراق وإيران وما ترتب عليها من عدم إمكان نقل بترول العراق عبر تركيا وسوريا بواسطة الأنابيب . وذلك فضلا عن زيادة الكميات المنقولة عبر القناة من بترول كل من إيران والسعودية منذ عام ١٩٨٢ .

وقد سارت قناة السويس على سياسة إعادة النظر في رسوم المرور في قناة السويس كل عام في بداية شهر يناير تبعاً لما يطرأ على التجارة العابرة من ظروف ، وما يطرأ على الاقتصاد العالمي من تغيرات ، وما يطرأ على مستويات الأسعار العالمية للنقل البحري من تغيرات وأثر ذلك على المرور في قناة السويس .

جدول رقم (٨)

نصيب قناة السويس من التجارة العالمية المنقولة بحراً

(١٩٧٦ - ١٩٨٤)

(مليون طن)

السنة	المواد البترولية			البضائع الجافة			الإجمال		
	العالم	القناة	٪	العالم	القناة	٪	العالم	القناة	٪
١٩٧٦	١٦٨٢ر-	٣٣ر٨	٢ر-	١٦٤٣ر-	٨٣ر٨	٥ر١	٣٣٢٤ر٠	١١٧ر٦	٣ر٥
١٩٧٧	١٧٤٨ر-	٣٤ر٩	٢ر-	١٦٧٥ر-	٩٣ر٧	٥ر٦	٣٤٢٢ر٠	١٢٨ر٧	٣ر٨
١٩٧٨	١٧٢٧ر-	٣٣ر٢	١ر٩	١٧٦٤ر-	١١٦ر٧	٦ر٦	٣٤٩١ر٠	١٤٩ر٨	٤ر٣
١٩٧٩	١٨١٧ر-	٣٦ر٠	٢ر-	١٩٣٨ر-	١٢٤ر٤	٦ر٤	٣٧٥٥ر٠	١٦٠ر٦	٤ر٣
١٩٨٠	١٦٣٨ر-	٤٢ر٥	٢ر٦	٢٠٢٠ر-	١٣٣ر٧	٦ر٦	٣٦٤٨ر٠	١٧٦ر٣	٤ر٨
١٩٨١	١٤٨٢ر-	٥٤ر٨	٣ر٧	٢٠٢٤ر-	١٤١ر٧	٧ر-	٣٥٠٦ر٠	١٩٦ر٤	٥ر٦
١٩٨٢	١٢٨٧ر-	٨٣ر٥	٦ر٥	١٩٢٦ر-	١٤٧ر٩	٧ر٧	٣٢١٣ر٠	٢٣١ر٤	٧ر٢

المصدر : عبد التواب حجاج - تقييم دور قناة السويس فى تخفيف حدة الأزمة الاقتصادية العالمية فى مجال النقل البحرى - بحث مقدم إلى المؤتمر العلمى السنوى التاسع للاقتصاديين المصريين - الجمعية المصرية للاقتصاد السياسى والإحصاء والتشريع - نوفمبر ١٩٨٤ ،

وبصفة عامة فإن الجدول (٨) يوضح أن نصيب قناة السويس من التجارة العالمية المنقولة بحراً قد اتجه إلى الإرتفاع باضطراد من ٥ر٣ ٪ عام ١٩٧٦ الى نحو ٢ر٧ ٪ عام ١٩٨٢ . وقد كان الإرتفاع واضحاً فيما يتعلق بنقل المواد البترولية عبر القناة عنه فى حالة نقل البضائع الجافة إذ إرتفعت نسبة الكميات البترولية المنقولة عبر قناة السويس من ٢ ٪ عام ١٩٧٦ إلى نحو ٥ر٦ ٪ عام ١٩٨٢ ، بينما إرتفعت كميات البضائع الجافة المنقولة عبر القناة من ١ر٥ ٪ إلى ٧ر٧ ٪ خلال نفس الفترة غير أن ذلك لاينفى حقيقة أن نسبة البضائع الجافة المنقولة عبر القناة أكثر إرتفاعا من نسبة المواد البتروليه المنقولة عبر القناة خلال الفترة المذكورة .

(ب) مؤشرات حركة الملاحة فى القناة :

يشتمل الجدول رقم (٩) على أهم مؤشرات حركة الملاحة فى القناة منذ إعادة الإفتتاح فى يونيو ١٩٧٥ إلى نهاية عام ١٩٨٤ .

من جدول رقم (٩) يمكن ملاحظة ما يلى :

١ - ارتفع عدد السفن والناقلات العابرة لقناة السويس من ٨ر١٦ ألف سفينة عام ١٩٧٦ إلى نحو ٤ر٢١ ألف سفينة عام ١٩٨٤ .

وارتفعت الحمولة الصافية من ٨ر١٨٧ مليون طن إلى ٠ر٣٧١ مليون طن خلال نفس الفترة . ويلاحظ أنه خلال الفترة (١٩٨١ - ١٩٨٤) حدث زيادة ملحوظة فى كل من عدد السفن العابرة والحمولة نتيجة ما سبق أن أوضحناه من تطورات حدثت فى المجرى الملاحى للقناة .

جدول رقم (٩)
حركة الملاحة فى القناة
(١٩٧٥ - ١٩٨٤)

(الحمولة بالمليون طن)

السنة	إجمالى الحركة			ناقلات البترول			السفن الأخرى			
	عدد السفن	الحمولة	العدد	الحمولة	% من الإجمالى		العدد	الحمولة	% من الإجمالى	
					عدد	حمولة			عدد	حمولة
١٩٧٥ يونيو/ديسمبر	٥٠٧٩	٥٠ر٤	٦٩٣ر٠	١٤ر٢	١٢ر٤	٢٨ر٢	٤٨٨٦	٣٦ر٢	٨٧ر٦	٧١ر٨
١٩٧٦	١٦٨٠٦	١٨٧ر٨	٢٦١٠ر٠	٧٧ر٩	١٥ر٠	٤١ر٥	١٤١٩٦	١٠٩ر٤	٨٤ر٥	٥٨ر٥
١٩٧٧	١٩٧٠٣	٢٢٠ر٤	٢٦١٩ر٠	٧٥ر٨	١٣ر٣	٢٤ر٤	١٧٠٨٣	١٤٤ر٦	٨٦ر٧	٦٥ر٦
١٩٧٨	٢١٢٦٦	٢٤٨ر٣	٢٤٨٩ر٠	٧٣ر٩	١١ر٧	٢٩ر٨	١٨٧٧٧	١٧٤ر٤	٨٨ر٣	٧٠ر٢
١٩٧٩	٢٠٣٦٣	٢٦٦ر٢	٢٦٨٩ر٠	٨٦ر٣	١٣ر٢	٣٢ر٤	١٧٦٦٥	١٧٩ر٩	٨٩ر٨	٦٧ر٦
١٩٨٠	٢١١١٠	٣٠٧ر٠	٣١٧٧ر	١١٠ر٩	١٥ر٠	٣٦ر٠	١٧٩٣٢	١٩٦ر٤	٨٥ر٠	٦٤ر٠
١٩٨١	٢١٥٧٧	٣٤٢ر٤	٣٠٣٨ر٠	١٢٥ر٢	١٥ر٩	٣٩ر٥	١٨١٣٩	٢٠٧ر٢	٨٤ر١	٦٠ر٥
١٩٨٢	٢٢٥٤٥	٣٦٣ر٥	٣٥٤٨ر٠	١٣٣ر٧	١٥ر٧	٣٦ر٨	١٨٩٩٧	٢٢٩ر٨	٨٤ر٣	٦٣ر٢
١٩٨٣	٢٢٢٢٤	٢٧٨ر٢	٣٦٢٠ر٠	١٣٦ر٤	١٦ر٢	٣٦ر١	١٨٦٢٢	٢٤١ر٨	٨٣ر٨	٦٣ر٩
١٩٨٤	٢١٢٦١	٣٧١ر٠	٣٥٧٦ر٠	١٣١ر٣	١٦ر٧	٣٥ر٤	١٧٧٨٥	٢٣٩ر٧	٨٣ر٣	٦٤ر٦

المصدر : هيئة قناة السويس ـ النشرة السنوية ـ أعداد مختلفة .

بيد أن ما يلاحظ من انخفاض لكل من عدد السفن والحمولة عام ١٩٨٤ يرجع إلى حوادث الألغام التى ألقيت فى قناة السويس فى يوليو ١٩٨٤ (٩).

٢ - فيما يتعلق بالناقلات المحملة بالبترول فقد ارتفع عددها من ٢٦١٠ ناقلة عام ١٩٧٦ إلى ٣٥٧٦ ناقلة عام ١٩٨٤ بنسبة زيادة قدرها ٣٧ر./ خلال تلك الفترة . كما ارتفعت الحمولة الصافية من نحو مليون طن إلى ٣ر١٣١ مليون طن خلال نفس الفترة ، أى بنسبة ٣ر٦٨ ./ .

وقد ارتفع الوزن النسبى لعدد الناقلات المحملة بالبترول من ٥ر١٥ ./ من إجمالى عدد السفن العابرة عام ١٩٧٦ إلى ٧ر١٦ ./ عام ١٩٨٤ . أما الوزن النسبى لصافى الحمولة فقد انخفض من ٥ر٤١ ./ من إجمالى الحمولة لكافة السفن العابرة عام ١٩٧٦ إلى ٤ر٣٥ ./ عام ١٩٨١ .

ويرجع ذلك إلى عبور كثير من الناقلات الفارغة نظراً لكساد سوق البترول العالمى منذ عام ١٩٨٢ كما سبق القول فى الصفحات السابقة .

٣ - بالنسبة للسفن الأخرى وهى سفن البضائع الجافة والصب فإن عددها ارتفع من ١٤١٩٦ سفينة عام ١٩٧٦ إلى ١٨٦٢٢ سفينة عام ١٩٨٣ ثم انخفضت إلى ١٧٧٨٥ سفينة عام ١٩٨٤ نتيجة لحادث إلقاء الألغام أو المتفجرات فى قناة السويس فى ذلك العام كما سبق القول .

أما الحمولة الصافية لتلك السفن فقد ارتفعت من ٤ر١٠٩ مليون طن عام ١٩٧٦ إلى نحو ٧ر٢٢٩ مليون طن عام ١٩٨٤ . أى بنسبة ١ر١١٠ ./ .

أما الوزن النسبى لعدد السفن العابرة فقد اتجه إلى الارتفاع من ٥ر٨٤ ./ من إجمالى عدد السفن والناقلات عام ١٩٧٦ إلى ٣ر٨٨ ./ عام ١٩٧٨ ثم أخذ

فى الإنخفاض بعد ذلك حتى بلغ نحو ٨٣٫٣ ٪ عام ١٩٨٤ وذلك بسبب ما طرأ من تغيرات أدت إلى إرتفاع الوزن النسبى لعدد ناقلات البترول العابرة .

واتجه الوزن النسبى لصافى حمولة السفن العابرة الأخرى (خلاف الناقلات) إلى الإرتفاع من ٥٨٫٥ ٪ من إجمالى السفن العابرة عام ١٩٧٦ إلى ٧٠٫٢ ٪ عام ١٩٧٨ . ثم اتجه بعد ذلك إلى الإنخفاض تدريجياً حتى بلغ نحو ٦٠٫٥ ٪ عام ١٩٨١ تبعاً لما طرأ على الوزن النسبى لصافى حمولة الناقلات من إرتفاع خلال تلك الفترة . غير أن الوزن النسبى لصافى حمولة السفن العادية قد اتجه بعد ذلك إلى الإرتفاع التدريجى حتى بلغ نحو ٦٤٫٣ ٪ عام ١٩٨٤ مع اتجاه الوزن النسبى لصافى حمولة الناقلات إلى الإنخفاض بعد عام ١٩٨١ مع وجود حالة الكساد العالمى فى الطلب على البترول واتجاه أسعاره إلى الإنخفاض باضطراد .

(ج) دور قناة السويس فى دعم الميزان التجارى لمصر :

تلعب قناة السويس دوراً مؤثراً على دعم الميزان التجارى لمصر من خلال ما توفره الدولة من إيرادات بالعملات الأجنبية مقومة بحقوق السحب الخاصة التى تعتبر أكثر استقرارا من كافة عملات دول العالم فى الوقت الحاضر.

والجدول رقم (١٠) يوضح إيرادات قناة السويس وعلاقتها بالإيرادات غير المنظورة والمدفوعات غير المنظورة فى ميزان المدفوعات ومدى مساهمتها فى تغطية عجز الميزان التجارى خلال الفترة (١٩٧٦ - ١٩٨٤) .

جدول رقم (١٠)

قناة السويس ودعم الميزان التجارى

(١٩٧٦ - ١٩٨٤)

(الايرادات بالمليون جنيه)

السنة	القناة	نسبة الإيرادات إلى : الإيرادات غير المنظورة	المدفوعات غير المنظورة	عجز الميزان التجارى
		٪	٪	٪
١٩٧٦	١٢١ر٧	١٥ر٧	٣٤ر٨	١٣ر٦
١٩٧٧	١٦٧ر٤	١٦ر٨	٣٣ر١	١٣ر٨
١٩٧٨	٣٥٩ر٥	١٤ر٩	٣٦ر٢	١٨ر٤
١٩٧٩	٤١٢ر١	١٤ر٤	٣٨ر٧	١٩ر٥
١٩٨٠	٥٤٦ر٣	١٤ر٦	٣٩ر-	٤٣ر-
١٩٨١	٦٢١ر٨	١٧ر٤	٣٥ر٦	١٥ر٨
١٩٨٢	٦٥٧ر٩	١٢ر٦	٢٨ر٨	١٥ر٨
١٩٨٣	٦٧٨ر٨	١١ر٦	٣٧ر١	١٣ر٧
١٩٨٤	٦٤٧ر٦	١١ر٤	٢٥ر٨	١٢ر١

المصدر : البنك المركزى المصرى ـ المجلة الاقتصادية ـ أعداد مختلفة وسجلات إدارة البحوث بالبنك .

ومن الجدول رقم (١٠) يمكن أن نستنتج ما يلى :

١ - اتجهت إيرادات مرور السفن فى قناة السويس إلى الزيادة باضطراد حيث ارتفعت من ١٢١٫٧ مليون جنيه عام ١٩٧٦ إلى نحو ٦٧٨٫٨ مليون عام ١٩٨٣ . أى بنسبة زيادة قدرها ٤٥٧٫٠ ٪ خلال تلك الفترة ، وهى زيادة تميز الفترة التى اعقبت تطوير قناة السويس مع بداية الثمانيات كما سبق الذكر . بيد أن عام ١٩٨٤ شهد انخفاضا فى إيرادات القناة بنسبة ٤٫٦ ٪ عن عام ١٩٨٣ ، وبنسبة ١٫٦ ٪ عن عام ١٩٨٢ . ويرجع ذلك إلى ما سبق أن ذكرناه من وقوع أحداث التفجير والألغام فى خليج السويس عام ١٩٨٤ بالإضافة إلى أثر حالة الإنكماش فى الطلب العالمى على البترول وانخفاض عدد ناقلات البترول العابرة عام ١٩٨٤ بنسبة ٠٫٧ ٪ عن عام ١٩٨٣ كما يتضح من الجدول رقم (٢) .

٢ - اتجهت نسبة إيرادات القناة إلى إجمالى الإيرادات أو المتحصلات غير المنظورة إلى الزيادة من ١٥٫٧ ٪ عام ١٩٧٦ حتى بلغت نحو ١٧٫٤ ٪ عام ١٩٨١ ، غير أنها تراجعت بعد ذلك حتى بلغت نحو ١١٫٤ ٪ عام ١٩٨٤ . ويرجع ذلك إلى زيادة الإيرادات أو المتحصلات غير المنظورة الأخرى بنسبة أكبر من معدل زيادة إيرادات القناة خلال الفترة التى أعقبت عام ١٩٨١ .

٣ - فيما يتعلق بنسبة إيرادات القناة إلى المدفوعات غير المنظورة يلاحظ اتجاهها إلى الزيادة من ٣٤٫٨ ٪ عام ١٩٧٦ إلى ٣٩ ٪ عام ١٩٨٠ . ثم اتجهت تلك النسبة إلى الإنخفاض التدريجى حتى بلغت نحو ٢٥٫٨ ٪ عام ١٩٨٤ ويلاحظ أن السبب فى هذا التحول هو زيادة قيمة المدفوعات غير المنظورة بميزان المدفوعات خاصة بنود الملاحة والتأمين والفوائد والأرباح المحولة إلى الخارج والسياحة

والتحويلات ، والأفلام . وقد كانت الزيادة فى إجمالى المدفوعات غير المنظورة بنسبة أكبر من معدل زيادة إيرادات القناة خلال الفترة المشار إليها .

٤ - اتجهت نسبة إيرادات القناة إلى عجز الميزان التجارى إلى الزيادة من ٦ر١٣ ٪ عام ١٩٧٦ حتى بلغت نحو ٤٣ ٪ عام ١٩٨٠ الذى انخفضت فيه قيمة العجز التجارى بنسبة ٥ر٣٥ ٪ عن عام ١٩٧٨ وبنسبة ٢ر٩ ٪ عن عام ١٩٧٩ .

بيد أن الإتجاه التصاعدى لنسبة الإيرادات المحصلة من قناة السويس إلى العجز التجارى لمصر قد تلاشى ابتداء من عام ١٩٨١ . إذ توالى انخفاض النسبة حتى بلغت نحو ١ر١٢ ٪ فقط عام ١٩٨٤ . ويرجع ذلك إلى انخفاض إيرادات القناة فى ذلك العام بنسبة ٦ر٤ ٪ عن عام ١٩٨٣ كما سبق القول بالإضافة إلى زيادة عجز الميزان التجارى بنسبة ٨ر٨ ٪ خلال نفس الفترة (١٠) . ورغم ما ذكر من اتجاهات تنازلية لنسبة إيرادات القناة إلى إجمالى الإيرادات غير المنظورة ، وإلى إجمالى المدفوعات غير المنظورة ، وإلى العجز التجارى لميزان المدفوعات إلا أن إيرادات القناة لا تزال مصدر تمويل رئيسى للتنمية الاقتصادية فى مصر باعتبار أنها شريان بحرى حيوى لربط الشرق بالغرب وعبور التجارة العالمية ولا يمكن تنمية تلك التجارة وازدهارها دون الإستفادة من مزايا المرور فى القناة الأمر الذى يجعلها مصدر إيرادات دائمة ومنتظمة لمصر .

ثانياً : خط الأنابيب (سوميد) :

يقوم خط الأنابيب (سوميد) بخدمة نقل البترول الخاص ببعض الدول الأجنبية ، والعربية مقابل دفع رسوم مرور بالعملات الحرة على أساس سعر الصرف الرسمى وهو ٧٠ قرشا للدولار .

وقد بلغت قيمه حصيلة رسوم نقل البترول بواسطة هذا الخط نحو ١٨٫٣ مليون جنيه عام ١٩٨٤/٨٣ مقابل ١٧٫٦ مليون جنيه عام ١٩٨٣/٨٢ . أى بنسبة زيادة قدرها ٤ر ٪ تقريبا .

وتمثل قيمة حصيلة الخط سوميد نسبة ضئيلة من إجمالى المتحصلات غير المنظورة . إذ لم تتعد النسبة ٠٫٢١ ٪ عام ٨٤/٨٣ مقابل ٠٫٣٤ ٪ عام ٨٣/٨٢ .

ورغم ضآلة أهمية الحصيلة عن نقل البترول بواسطة الخط إلا أنه يساهم بطريقة غير مباشرة فى تنمية إيرادات البترول المصرى باعتباره وسيلة أكثر سهولة وأمانا وأقل تكلفة من ناقلات البترول المصرية أو الأجنبية .

(التوصيات)

فى ضوء ما كشفت عنه الدراسة من نتائج نستطيع أن نتقدم بالتوصيات التالية :

(أ) دعم دور القطاع الخاص فى مجال النقل البحرى وتحريره من قيود إشراف الشركة المصرية العامة لأعمال النقل البحرى (مارترانس) إذ يؤدى ذلك إلى تخفيف أعباء سيطرة القطاع العام على نشاط النقل البحرى ، والتغلب على نقص حصيلة الدولة من النقد الأجنبى اللازم لتأجير السفن التابعة لشركات ملاحة أجنبية . ويتطلب ذلك إعطاء بعض الحوافز الفعالة للقطاع الخاص العامل فى مجال النقل البحرى خاصة فيما يتعلق بتحويلات النقد الأجنبى والسياسات النقدية والمالية التى تؤثر على نشاطه .

(ب) العمل على استصدار تشريع يحرم على الذين شغلوا وظائف قياديه فى مجال التجارة الخارجية والنقل البحرى (قطاع العام) فى مصر الحصول على تراخيص العمل كوكلاء لشركات أجنبية للملاحة لما يترتب على ذلك من أضرار فى مجال ترسية العطاءات الخاصة بالنقل البحرى .

(ج) عدم إلزام شركات القطاع العام بنقل تجارتها على سفن الشركات التابعة للقطاع العام لما فى ذلك من فوائد لكل من شركات القطاع العام أو الحكومة وشركات النقل البحرى التابعة للقطاع العام . إذ يؤدى ذلك إلى وجود نوع من المنافسة الموضوعية أو الإيجابية التى تؤدى إلى حسن تطوير أساليب إدارة وتشغيل شركات القطاع العام والإتجاه إلى خفض أعباء تكاليف ونوالين النقل البحرى التى تتحملها شركات القطاع العـــام والمؤسسات الحكومية .

(د) مواصلة الجهود الجادة والفعالة للقضاء على مشكلة التكدس بالموانى المصرية وذلك باستخدام الأساليب الرياضية والعلمية الحديثة والحاسبات الآلية ... إلخ .

وتعتبر نظرية الخدمة على مراحل متتالية (الصفوف المتتالية) مفيدة فى هذا الشأن .

إذ تقدم المؤشرات التى تساعد على تحديد نقاط الإختناق والتخلص من أوقات الإنتظار الطويلة ، وبيان السبب الرئيسى الذى يؤدى إلى وجود الإختناقات وكيفية القضاء عليها (١١)

(هـ) السعى فى مؤتمرات النقل البحرى العالمية إلى العمل على صدور تشريعات تجرم الأساليب التى تنطوى على غش أو تلاعب فى حقيقة العطاءات المقدمة من شركات الملاحة البحرية ووكلائهم فى مصر . وفرض عقوبات رادعة على من يلجأ إلى تلك الأساليب .

(و) إتباع مبدأ المعاملة بالمثل بالنسبة للشركات الأجنبية التى لديها أسطول نقل بحرى وتشترط نقل بضائعها بواسطته بحيث تشترط الشركات التجارية والصناعية المصرية نقل بضائعها على سفن شحن مصرية إلى الدول التابعة لها تلك الشركات الأجنبية .

وقد يكون من المناسب بحث هذا الموضوع مع سلطات الدول التابعة لهـا تلك الشركات فى اطار اتفاقيات التعاون الاقتصادى وصولا الى أفضل صيغة للتغلب على ما تسببه مثل هذه الشروط من مشاكل .

(ز) نظراً لإهتمام الدولة حالياً بزيادة أو تنمية الصادرات غير التقليدية

خاصة السلع سريعة التلف وخفيفة الوزن فإنه لابد من زيادة قدرة جهاز الطيران المدنى المصرى على استيعاب أية زيادة هذا الصدد ويتطلب ذلك تطوير المطارات ودعم مرافقها وأجهزتها خاصة المطارات الجديدة نسبياً مثل مطار العريش ومطار سانت كاترين ومطار رأس النقب ومطار رأس نصرانى ومطار الجورة لتكون قادرة على شحن وتفريغ البضائع الواردة جواً فى المستقبل القريب

(ن) نظراً للعلاقة الوثيقة بين النقل البحرى للتجارة المصرية ونقل التجارة العابرة فى قناة السويس ، ونقل البترول بالأنابيب (سوميد) فإنه يجب دراسة امكانية تحصيل رسوم عبور مميزة أو مخفضة من السفن التابعة لشركات شحن مصرية فى قناة السويس بهدف زيادة الطلب العالمى على استخدام سفن الشحن . كما يجب دراسة امكانية الربط بين نقل البترول والمواد السائلة عبر قناة السويس ونقل البترول عبر خط الأنابيب سوميد .

الهوامش

(١) على فهمى الداغستانى - النقل فى مصر - بحث مقدم إلى المؤتمر العلمى السنوى الثالث للاقتصاديين المصريين - الجمعية المصرية للاقتصاد السياسى والاحصاء والتشريع - ٢٣ - ٢٥ مارس ١٩٧٨.

(٢) حسبت من بيانات وزارة التخطيط - تقارير متابعة الخطة - عام ٨٣/٨٤ .

(٣) Kindleberger, Charles P., International Economics, Richard D., Irwin, Homewood, Illinois, 1973.

(٤) د. سعد عشماوى، تنظيم وإدارة النقل، مكتبة عين شمس، ١٩٧٥ ص ٩٢ .

(٥) د. عبد العظيم الجنزورى، الأسواق الأوروبية المشتركة والوحدة الأوروبية، دار المعارف، ١٩٨٤، ص ٣٨، ٣٩

(٦) عصام الدين عمر، مستقبل النقل البحرى فى الدول النامية، مجلة الحارس، تصدرها الشركة المصرية لإعادة التأمين، العدد ٥٣ ديسمبر ١٩٨٠ ص ١٨ .

(٧) الجهاز المركزى التعبئة العامة والإحصاء، إحصائيات التجارة الخارجية بيانات غير منشورة .

(٨) عفاف على حسن، نظم الخدمة على مراحل متتالية والتخطيط فى قطاع النقل البحرى رسالة ماجستير مقدمة إلى كلية الاقتصاد والعلوم السياسية ١٩٧٩، غير منشورة ص: ٧ - ١٢ .

(٩) د. حمدى عبد العظيم ،اقتصاديات قناة السويس بين السلام والألغام بحث مقدم إلى المؤتمر السنوى لجماعة خريجى المعهد القومى للإدارة العليا الاسكندرية نوفبر ١٩٨٤ .

(١٠) البنك المركزى المصرى .. المجلة الاقتصادية ١٩٨٤ ، والتقرير السنوى ٨٣/٨٤.

(١١) عفاف على حسن ، مرجع سابق ، ص ١٧٩ .

المراجع

أولا : المراجع العربية :

١ - أحمد أبو إسماعيل (دكتور) - الاقتصاد الصناعى - دار النهضة العربية - ١٩٦٦ .

٢ - أحمد رشاد موسى (دكتور) - اقتصاديات المشروع الصناعى دار النهضة العربية - ١٩٧٠ .

٣ - إسماعيل محمد هاشم (دكتور) - الاقتصاد التحليلى - دار النهضة العربية - ١٩٧٨ .

٤ - اليونيدو - تخطيط المشروع الصناعى - الأمم المتحدة - اليونيدو ١٩٧٠ (باللغة العربية) .

٥ - أمين حسن بغدادى (دكتور) وسائل وأساليب تنمية الصناعات الصغيرة فى مصر - مجلة مصر المعاصرة - إبريل ١٩٨٤ .

٦ - جميل أحمد توفيق (دكتور) ، وصبحى تادرس قريصة (دكتور) فى اقتصاديات الأعمال - دار الجامعات المصرية-١٩٦٨ .

٧ - حسن أمين (دكتور) محاضرات فى الاقتصاد التحليلى- كلية التجارة جامعة الأزهر - ١٩٧٣ (غير منشورة) .

٨ - صبرى أحمد أبو زيد (دكتور) التحولات الهيكلية فى الصناعة التحويلية - مجلة مصر المعاصرة - يناير ١٩٨٦ .

٩ - عبد السلام بدوى (دكتور) إدارة القطاع فى الاقتصاد المصرى مكتبة الأنجلو المصرية - ١٩٧٣ .

١٠ - عبد المطلب على عبد المطلب (دكتور) اتجاهات التنمية الصناعية فى مصر خلال فترة السبعينات - مجلة مصر المعاصرة - إبريل ١٩٨٦ .

١١ - عبد المنعم عوض الله (دكتور) - مقدمة فى دراسات الجدوى الاقتصادية للمشروعات الإستثمارية - دار الفكر العربى - ١٩٨٣

١٢ - نادية مصطفى الشيشينى (دكتورة) -سياسة لتنمية الصناعات الصغيرة فى مصر - مجلة مصر المعاصرة - يناير ١٩٨٤ .

ثانياً : المراجع الأجنبية :

1. Bowden, Elbert V., Principles of Economics, Third Edition, South Western Publishing Co., Ohio, U.S.A., 1980

2. Lapin, Lawrence, Quantitative Methoods, Harcourt Brace Javanovich, Inc., U.S.A., 1976.

3. Mc Carty, Chisholm, Principles of Microeconomics, Second Edition, Scott, Foresman and Co. U. S.A., 1981.

4. Nerlove, S. H., Introduction to Economics of Business Enterprise The University of Chicogo Press, 1945.

5. Preston, Lee E., Markets and Marketing, Scott, Foresman and Co., Illinois, U.S. A., 1970.

6. Scott, J. A. The Measurement fo Industrial Efficiency, Isac Pitman and Sons, 1950

7. Stokes, Charles J., Managerial Economics, Randon Hous New York, 1969

8. Unido, Industry 2000, New Perspectives, U.N. New York, 1979

9. Unido. Industrialization and Rural Development, U. N., New York, 1978.

10. Unido, World Industry Since 1930, U.N. Now York, 1979

تصويب الأخطاء المطبعية

رقم الصفحة	رقم السطر	الخطأ	الصواب
١٥	١٨	الموازنة	بالموازنة
١٧	١٤	الحكومية	الحكومة
١٨	٣	رقم	برقم
٢٣	٩	التكلية	التكلفة
٤٧	١٥	رابح	الربح
٥٩	٩	اخفاض	انخفاض
٦٩	٣	القرض	القروض
١١٦	١٧	لا تزيد	تزيد
١٢٠	١١	تصدريد	تصدير
١٢٨	٦	تحتتفظ	تحتفظ
١٩٣	١٤	٦ر١	٤٦ر١

الفهرس

رقم الايداع ٥٨٩٥ / ١٩٨٧

مطبعة دار البيان بمصر
ت / ٩٢٨٦١١٩